

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ - TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA VEŘEJNÉ EKONOMIKY

Výstavba cyklostezky Mohelnice - Loštice a její význam pro cestovní ruch
Construction of the Cycle Path Mohelnice-Loštice and its Relevance for Tourism

Student: Martin Stuchlý, DiS

Vedoucí bakalářské práce: Ing. David Lenert, Ph.D., MBA

Ostrava 2016

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Ekonomická fakulta
Katedra veřejné ekonomiky

Zadání bakalářské práce

Student: **Martin Stuchlý, DiS.**

Studijní program: B6202 Hospodářská politika a správa

Studijní obor: 6202R055 Veřejná ekonomika a správa

Téma: **Výstavba cyklostezky Mohelnice - Loštice**
Construction of the Bicycle Path Mohelnice - Loštice

Jazyk vypracování: čeština

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
 2. Cyklistická doprava
 3. Výstavba cyklostezky Mohelnice - Loštice
 4. Význam cyklostezky pro cestovní ruch
 5. Zhodnocení výstavby cyklostezky Mohelnice - Loštice a jejího významu pro cestovní ruch
 6. Závěr
- Seznam použité literatury
Seznam zkratk
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce
Seznam příloh
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

- JETMAR, M., J. PEKOVÁ a J. PILNÝ. *Veřejný sektor - řízení a financování*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012. 485 s. ISBN 978-80-7357-936-4.
- REID, Carlton. *Roads Were Not Built for Cars: How Cyclists Were the First to Push for Good Roads & Became the Pioneers of Motoring*. Washington, D.C.: Island Press, 2015. 373 s. ISBN 978-16-1091-689-9.
- ZELEŇKA, Josef. *Cestovní ruch – marketing*. 3. vyd. Hradec Králové: Gaudeamus, 2015. 247 s. ISBN 978-80-7435-543-1.

Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. David Lenert, Ph.D., MBA**

Datum zadání: 20.11.2015

Datum odevzdání: 06.05.2016



doc. Ing. Petr Tománek, CSc.
vedoucí katedry

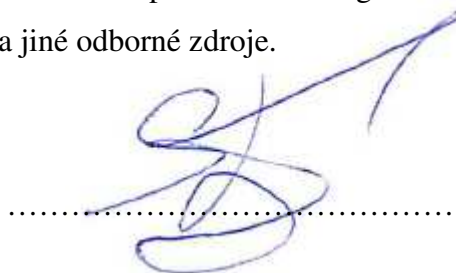


prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně pod vedením Ing. Davida Lenerta, Ph.D., MBA a uvedl v ní všechny použité literární a jiné odborné zdroje.

V Ostravě dne: 6. 5. 2016



Martin Stuchlý, DiS.

Obsah

1	Úvod.....	5
2	Cyklistická doprava	6
2.1.	Historie cyklistické dopravy	6
2.2.	Vývoj cyklistické dopravy	7
2.3.	Historie cyklistické dopravy v České republice	10
2.4.	Aktuální situace vývoje cyklistické dopravy v ČR	11
2.4.1	Zajištění financování cyklistické infrastruktury	12
2.4.2	Zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy	12
2.4.3	Realizace projektu cyklistické akademie	13
2.4.4	Realizace národního produktu Česko jede.....	13
2.5.	Programy a projekty	14
2.5.1	EuroVelo	14
2.5.2	Česko jede	14
2.5.3	Cyklisté vítáni	14
2.6.	Definice pojmů	15
2.7.	Financování cyklostezek.....	16
2.7.1	Státní fond dopravní infrastruktury	16
2.7.2	Financování ze Strukturálních fondů EU.....	18
2.7.3	Financování ze zdrojů samospráv	18
2.8.	Trh cestovního ruchu	20
2.8.1	Trendy cestovního ruchu.....	20
3	Výstavba cyklostezky Mohelnice - Loštice	22
3.1.	Představení města Mohelnice	22
3.1.1	Mikroregion Mohelnicko	22
3.2.	Řešení cyklistické dopravy ve městě.....	23
3.2.1	Plán investic do rozvoje cyklistické infrastruktury.....	24
3.3.	Cyklostezky v okolí města Mohelnice.....	24
3.4.	Cyklostezka Mohelnice – Loštice.....	24
3.4.1	Představení Cost - Benefit Analysis.....	25

3.4.2 Finanční analýza	26
3.4.3 Ekonomická analýza	29
4 Význam cyklostezky pro cestovní ruch	33
4.1. Analýza cestovního ruchu města Mohelnice	33
4.1.1 Současná turistická nabídka města.....	35
4.2. Charakteristika cykloturistiky v okolí Mohelnice	36
4.3. SWOT analýza stavu cyklistické infrastruktury – Mohelnicko.....	38
5 Zhodnocení výstavby cyklostezky Mohelnice - Loštice a jejího významu pro cestovní ruch	41
5.1. Zhodnocení výstavby cyklostezky.....	41
5.1.1 Vyhodnocení finanční analýzy.....	42
5.1.1 Vyhodnocení ekonomické analýzy	44
5.2. Zhodnocení významu cyklostezky pro cestovní ruch.....	45
5.2.1 Zhodnocení kvality poskytovaných služeb	46
5.2.1 Zhodnocení cykloturistické infrastruktury na základě SWOT analýzy	46
6 Závěr	48
Seznam použité literatury	50
Seznam zkratk	53
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce.....	I
Seznam příloh.....	II

1 Úvod

První cesty se začaly objevovat už 700 let před naším letopočtem a postupně se staly nedílnou součástí našeho každodenního života. Za tu dobu prošly velkými změnami a mnoho z nich má dodnes svůj vlastní příběh s bohatou historií. Byli to cyklisté, kteří se o postupné zkvalitnění cest zasloužili – ačkoliv paradoxně prostřednictvím toho, že se podíleli na vzniku prvních automobilů. Cyklisté a řidiči automobilů mají společného mnohem víc, než si lidé myslí.

Cílem této bakalářské práce je zhodnocení výstavby cyklostezky Mohelnice - Loštice s použitím metody Cost-Benefit analýzy a její celkový význam pro cestovní ruch v dané lokalitě.

Práce je rozdělena, kromě úvodu a závěru, do čtyř kapitol. Druhá kapitola se bude v první části zabývat historií vzniku cest a cyklostezek, aktuálním vývojem výstavby cyklostezek, rozlišením značení a terminologií. Následující část kapitoly blíže nastíní aktuální projekty a programy zabývající se cyklistickou problematikou na úrovni Evropské unie a samotné České republiky. V poslední části druhé kapitoly bude práce zaměřena na možnosti financování výstavby cyklostezek z různých zdrojů a turistický ruch. Třetí kapitola přiblíží město Mohelnici a region z hlediska atraktivity pro cestovní ruch a následně zhodnotí aktuální stav a vývoj v cyklistické dopravě s bližším zaměřením na konkrétní cyklostezku. V poslední části třetí kapitoly bude provedena analýza nákladů a výnosů konkrétní etapy výstavby cyklostezky Mohelnice - Loštice s použitím analýzy nákladů a výnosů. Ve čtvrté kapitole se práce bude zabývat analýzou cestovního ruchu v okolí města Mohelnice s bližším zaměřením na význam cyklostezek pro turistický ruch. Pro bližší zaměření bude použita analýza SWOT. V poslední páté kapitole bude konečné vyhodnocení výstavby cyklostezky vycházející z výsledků analýzy nákladů a výnosů a vyhodnocení významu pro turistický ruch vycházející ze SWOT analýzy.

Teoretická část historie cest bude obsahovat informace ze zahraniční odborné literatury zabývající se historií vzniku cest a internetových zdrojů. Další část teorie bude vycházet z odborné literatury věnující se problematice financování veřejného sektoru a internetových zdrojů. Praktická část bude čerpána z odborné literatury zabývající se financováním veřejného sektoru, aktuálními trendy v rozvoji a podpoře turistického ruchu, internetových zdrojů a konzultací s městským úřadem.

2 Cyklistická doprava

Cyklistika může být všeobecně symbolem různých politických názorů, znakem environmentální zodpovědnosti nebo odmítnutím konzumerismu, ale také pravým opakem těchto tří. Nynější rozmach cyklistiky po celém světě dokazuje, že cyklistika je mainstream. Cyklistika byla také silně spojena se sociálním statusem a i dnes se můžeme na silnici setkat s motoristy, kteří naznačují různými gesty nebo doslova pokřikují na cyklisty „kup si auto“. V některých případech se stále jedná o dokazování postavení jedince ve společnosti. Jenže příchod takzvaných hipster bikerů na singlspeedech¹ nebo fixie kol², rozmach drahých karbonových kol, jejichž cena v některých případech předčí cenu nového auta, přibývání výrobců módních kol, velká poptávka po "německých" městských kolech, nebo navyšující poptávka po renezančních nákladních kolech, stejně jako rostoucí křik po výstavbě více nových cyklostezek, jsou manifestací lifestyle volby.

Ti, kteří považují kolo za životní styl, si svoji jízdu užijí zaručeně více než ti, kteří jej potřebují například pro každodenní dojíždění do zaměstnání. Ještě v 70. letech 20. století byla cyklistika extravagantní, dnes už je velmi populární a velká světová města se chystají utrácet miliardy ze svých rozpočtů na úpravy stávajících cest a rozšíření, podporu a hlavně bezpečnost cyklistické dopravy. Stejně jako Řím nebyl postaven za jeden den, tak se i tyto změny v podpoře cyklistické dopravy projevují časem, nicméně již nyní lze pozorovat určité změny. V roce 2012 si Michael Bloomberg, tehdejší starosta města New York, uvědomil, že cyklisté jsou v podstatě jako chodci, silnice využívají efektivnějším způsobem a musí být bráni na zřetel. Když stříhal pásku v první nové „pomalé zóně“, kde je rychlost omezena na 20 mil za hodinu, prohlásil *„Naše cesty zde nejsou pro automobily, naše cesty jsou zde pro lidi, kteří se chtějí procházet městem, trávit zde volný čas a objevovat krásy našeho města.“* (Reid, 2015, s. 261).

2.1. Historie cyklistické dopravy

Jak uvádí Reid (2015), v první polovině 19. století bylo vynalezeno první jízdní kolo nazývané velociped. První automobily začaly vznikat v 90 letech 19. století. První opravdový automobil je znám jako Benz Patent-Motorwagen zkonstruován Carlem Benzem v roce 1886. Většina dílů na stavbu tohoto automobilu byla dodána největší německou firmou zabývající se stavbou jízdních

¹ Singlespeed je kolo s jedním převodem, používané především ve městě.

² Fixie kolo je z anglického fixed gear bike. Jedná se o kolo s jedním převodem se zafixovaným zadním nábojem.

kol. Také stavba Quadricycle, prvního automobilu zkonstruovaného slavným Henrym Fordem, byla z převážné části složena z komponentů, které se využívaly na stavbu jízdního kola. Však také nejméně 64 výrobců aut mělo své začátky spojené s výrobou jízdních kol. První lepší cesty se začaly objevovat už v 80. letech 19. století. Ačkoliv si mnozí myslí, že tyto vylepšené cesty měl na svědomí pokrok v automobilovém průmyslu, bylo tomu jinak. Nejen že první řidiči automobilů využívali výhod lepších cest, za které lobbvali cyklisté, ale tihle první motoristé byli často právě těmi cyklisty, kteří se na tomto lobbingu podíleli. Cyklisté a motoristé mají společného mnohem víc, než si lidé myslí. Většina cest prošla několika fázemi vývoje a úprav. Byla to ale především cyklistika, která významně ovlivnila vývoj cest tak, jak je známe dnes.

Na konci 19. století a začátkem 20. století se předpokládalo, že budování dalších cest není správný směr. Bylo to kvůli nástupu hromadné železniční dopravy. Politici a veškeré významnější osobnosti byli fixováni na železniční transport a měli významný vliv na budování dalších cest. Pouze pár lidí si v tehdejší době myslelo, že cesty si získají svoji důležitou část v našich životech a stanou se automobilovou dominantou. Teprve až na začátku první světové války prodej aut poprvé přesáhl celkový prodej jízdních kol a bylo zřejmé, že tento boom dosáhne mnohem větších rozměrů.

V 20. letech 20. století začala být cyklistika považována za dopravu pro chudé a tento sociální status se jí držel po mnoho let. V 60. letech zaznamenala cyklistika tak velký úpadek, kdy dokonce většina predikovala úplný konec cyklistiky. Po překonání velké hospodářské krize se totiž předpokládalo, že všichni budou vlastnit automobily. Úpadek cyklistiky byl v některých zemích značný, avšak brzy se cyklistika dostala znovu na vzestup.

2.2. Vývoj cyklistické dopravy

Reid (2015) tvrdí, že motoristé nezískali nadvládu na silnicích jen díky rychlosti a velikosti svých automobilů, ale hlavně proto, že si sami o sobě mysleli, že mají výhradní právo. Bylo to také dáno tím, jak bylo zmíněno výše, že právě první motoristé byli zároveň cyklisty a sami se podíleli na vývoji a zkvalitnění silnic. Tento nárokový syndrom se projevoval už od prvního dne, kdy motorismus vznikl, s motoristy, kteří se považovali za právoplatné hlavní uživatele cest. V Americe a Británii byl tento nárok nepsaným pravidlem, ale například v Německu se to stalo pravidlem psaným. Od roku 1920 byli cyklisté v Německu považováni za občany nižší třídy.

Motoristé naprosto vytlačili cyklisty z cest a navrhovali, aby byla celá cyklistická komunita přesunuta na své vlastní cyklistické cesty. Tak vznikl první návrh cyklistické stezky v Německu, který byl představen v roce 1926. Cyklistická stezka byla navržena s použitím kvalitního materiálu, dostatečnou šířkou a zpracováním, které mělo poskytnout cyklistům maximální pohodlí při zdolávání kilometrů ať už za účelem dojíždění do zaměstnání nebo jako trávení volného času v podobě cykloturistiky. Skutečnost však nakonec byla jiná, stezka byla postavena z velmi nekvalitního materiálu, navíc byla nepřiměřeně úzká. Takto nekvalitně postavených cyklostezek začalo přibývat. Veškeré financování probíhalo ze specifické daně placené v té době 15 milionů cyklisty z celého Německa. V roce 1934 se použití cyklostezky na území Německa stalo pro cyklisty povinné i navzdory nekvalitně vybudované síti cyklistických stezek.

Ve stejném roce vznikla v Anglii vůbec první cyklostezka, která nesla název Western Avenue. Měřila 3,6 km a na šířku měla 2,6 m. Vedla z Hangar Lane do Greenford Road v Ealingu v Londýně. Byla propagována jako nová forma v bezpečnosti silničního provozu a jako komfortní a bezpečná trasa pro cyklisty. Jenže její šířka nebyla cyklisty považována za dostatečnou a tedy bezpečnou. V roce 1934 bylo v Anglii celkem 1,3 milionů majitelů automobilů a 12 milionů cyklistů. Do roku 1938 bylo postaveno téměř 72,5 km nových cyklostezek a dalších 110 km bylo rozestavěno. Problémem však bylo, že všechny cyklostezky byly velmi úzké, s nekvalitním povrchem a pro cyklisty nepohodlné. Největším překvapením pro cyklisty byla ale zpráva vydaná parlamentem v téže roce, podle níž mělo dojít k povinnému používání cyklostezky podle zákona. Podstatným rozdílem oproti Německu byl fakt, že hlavním záměrem mělo být úplné vytlačení cyklistů ze silnic. To znamenalo, že cyklistika měla být povolena jen a pouze na cyklistických stezkách. Mnoho automobilových organizací lobbovalo za protlačení tohoto zákona. Naštěstí pro cyklisty, politici se chtěli vyhnout znepřátelení si tak velkého množství potenciálních voličů, mezi kterými v tu dobu bylo 12 milionů cyklistů, a tak byla zpráva smetena ze stolu. To vedlo ke zpomalení výstavby dalších cyklostezek, protože cyklisti mohli nadále využívat i silnice.

Rok 1949 byl zatím vrcholovým rokem pro cyklistiku. V 50. letech s navyšujícím se počtem automobilů byli ale cyklisté pomalu vytlačováni ze silnic, a nejen z těch hlavních. V těchto letech vznikaly nové hlavní cesty, rychlostní komunikace speciálně určené pro automobily, za účelem odklonění dopravy z obyčejných cest a odlehčení dopravy ve městech. Kolem žádné z těchto

nových cest nebyly vybudovány cyklostezky. Londýnská Western Avenue nebyla jen jakousi první cyklostezkou, byl to zároveň experiment. Experiment, který nevyšel podle představ tehdejších politiků. Hlavním cílem tohoto experimentu mělo být vytlačení cyklistů ze všech silnic. S aktuálním vývojem a výstavbou nových silnic vznikaly návrhy, kde měl být pruh pro cyklisty součástí každé nové cesty. Cyklisté se však obávali, že takto postavených nových silnic bude nedostatek a pruh pro cyklisty nebude vyhovovat jejich potřebám. Dále se obávali toho, že by motoristé považovali cesty bez pruhů pro cyklisty za síť cest s úplným zákazem cyklistů.

Cyklisté se také obávali toho, že výstavba cyklistických stezek na určitých místech značně psychologicky ovlivní chování motoristů. Budou považovat cyklisty čím dál víc za nežádoucí osoby na silnicích a to by mohlo v některých případech vést ke zvýšení stupně neopatrnosti řidičů různých povahových typů. Tyto obavy byly na místě, jenže vzhledem k velkému počtu cyklistů oproti motoristům se nemuseli strachovat tolik, protože díky tomu tu pořád byla šance něčeho dosáhnout. A také nesmíme zapomenout na fakt, že převážná většina motoristů byli pořád zároveň i cyklisté. Jenže po 2 světové válce přišla masivní výroba automobilů, které byly dostupné všem. Vypadalo to, že cyklistika vyšla z módy. V 50. letech byl úpadek cyklistiky obrovský. Navíc bylo zřejmé, že stavět cyklistickou síť zároveň s budováním nových silnic je příliš drahé a neekonomické. Na mnoha místech v Británii jsou meziměstské cesty, označované jako A cesty, jediným možným spojením mezi dvěma městy. Tyto cesty byly vždy používány všemi obyvateli, ať už chodci, cyklisty nebo motoristy. Na těchto cestách dnes najdeme omezení rychlosti na 80 kilometrů za hodinu. A právě tímto rychlostním omezením došlo k tomu, že cesta je bezpečná pouze pro automobily.

V 19. století měla Amerika největší cyklistickou infrastrukturu na světě. Jednalo se však spíš o cesty, protože tzv. stezky byly velmi úzké a určené převážně pro chodce. Později byla situace pro cyklisty v Americe ještě mnohem horší. Spousta měst prošla velkou změnou, byla rekonstruována infrastruktura silnic a zároveň se města rozrůstala. Nová infrastruktura cest byla navržena v podstatě exkluzivně pro automobily. Některé rezidenční čtvrti v částích Ameriky nemají dokonce ani chodníky. Očekávalo se, že všichni budou vlastnit automobil. Nyní je život jedinců, kteří nepoužívají automobil, v některých částích Ameriky velice obtížný.

V Nizozemsku, kde má cyklistika velmi silné kořeny, se situace vyvíjela trochu jinak. Nebyl zde takový nátlak na budování cyklostezek a vytlačení cyklistiky ze silnic. Naopak, v obydlených

částech se nastavily přísné limity pro používání automobilů. Často zde byla jejich rychlost omezena na "vycházkové tempo". Přesto bylo vlastnictví automobilů v Nizozemsku časté. Naštěstí zde převládal společenský názor, že na zdolání většiny kratších vzdáleností je pořád nejlepší jízdní kolo. Úpadek cyklistiky v Nizozemsku proto nebyl tak velký jako například v Británii.

Organizace, které podporovaly výstavbu cyklistické infrastruktury, chtěly také k cyklistice přilákat více lidí. Ze sociálního pohledu však byla cyklistika pořád vnímána jako neatraktivní způsob dopravy využívaný převážně nižší třídou společnosti. Ani výstavba cyklostezek z a do pracovních zón nepřesvědčila větší počet obyvatel, aby začali požívat jízdní kolo ve větší míře. Pro zaryté cyklisty bylo kolo pořád zábava, hračka a stále bylo považováno jako levná možnost dopravy. Paradox byl, že bohatší lidé si mohli dovolit snížit každodenní závislost na automobilu. Ti chudší ne, protože automobil potřebovali hlavně pro rychlý přesun do svých druhých zaměstnání a tam, kde hromadná doprava nejezdila. Také - na rozdíl od jízdních kol - automobily poskytovaly pocit soukromého, bezpečně uzavřeného prostoru. Navíc mají automobily střechu, a tak ani jízda v dešti není žádný problém.

Dnes je zřejmé, že cyklisté a chodci, pohybující se na jedné komunikaci společně, se navzájem tolik neohrožují, jak by tomu bylo v kombinaci s motorovými vozidly.

2.3. Historie cyklistické dopravy v České republice

Dopravní infrastruktura existuje ve formě cest a dopravních prostředků a tím tvoří jednu část komunikační infrastruktury. Celkově můžeme konstatovat, že dopravní infrastruktura působí jako integrující a stabilizující systém pro všechna odvětví národního hospodářství a výrazně ovlivňuje kvalitu úrovně života obyvatel. Jetmar a spol. (2012, s. 341) definují dopravu jako „*činnost spjatou s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech*“. Doprava je celkově nezbytnou součástí každé místní infrastruktury a její kvalita je významným ukazatelem technické a sociálně-ekonomické úrovně nejen obcí, ale i celého státu.

Historie cyklistické dopravy v České republice (dále jen ČR) je velmi krátká v porovnání s jinými západními zeměmi jako například Nizozemsko nebo Německo. Jako první průkopník integrace cyklistiky do městské dopravy v ČR je známé město Hradec králové, kde v 80. letech 20. století

začaly vznikat první cyklostezky. Až v 90. letech začaly vznikat první studie a vypracované generely pro města, které začínaly obsahovat i návrhy cyklostezek jako součást dopravní infrastruktury. První budované cyklostezky nebyly propojovány ani plánovány jako dlouhé trasy, byly především stavěny v centrech měst pro zvýšení bezpečnosti cyklistů.

V roce 2000 byl zákonem 100/2000 Sb. zřízen fond Státní fond dopravní infrastruktury. Tento rok můžeme označit za hlavní milník v rozvoji cyklistické infrastruktury v ČR. Stát konečně začal finančně podporovat budování cyklostezek a tato finanční podpora každoročně rostla zároveň s přibývajícími novými kilometry budovaných cyklostezek. Blíže se Státnímu fondu dopravní infrastruktury bude věnovat kapitola 2.7.

2.4. Aktuální situace vývoje cyklistické dopravy v ČR

Podle České televize bylo na začátku roku 2015 v ČR téměř 3000 km cyklostezek a díky nové vlně evropských dotací můžeme očekávat další pozitivní rozvoj.³ Aktuální a budoucí vývoj cyklistické dopravy se váže také na usnesení vlády České republiky ze dne 22. 5. 2013 o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 až 2020, mezi které patří především splnění čtyř specifických cílů:⁴

- I. Zajištění financování cyklistické infrastruktury,*
- II. Zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy,*
- III. Realizace projektu cyklistické akademie,*
- IV. Realizace národního produktu Česko jede*

Několika studiemi bylo prokázáno, že cyklistika má pozitivní vliv na dopravní situaci ve městech, zároveň snižuje dopady na životní prostředí, zlepšuje zdraví a kvalitu života a také přináší ekonomický rozvoj regionům. V porovnání s ostatními vyspělými zeměmi, především se zeměmi Evropské unie, jsou v ČR veškeré investice do cyklistické dopravy podhodnocené. Aby

³ CESKATELEVIZE.CZ Česká televize. [online]

⁴ CYKLODOPRAVA.CZ Cyklodoprava - Jak ji rozvíjet a podporovat. [online]

byl projekt rozvoje cyklistické dopravy úspěšný, je podle vlády ČR nutno realizovat ji na všech třech úrovních (stát, kraje, města a obce) ve spolupráci se soukromým a neziskovým sektorem.⁵

2.4.1 Zajištění financování cyklistické infrastruktury

Prvním ze specifických cílů, tedy zajištění financování cyklistické infrastruktury je podle Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR 2013 – 2020 (dále jen strategie 2013 - 2020) podpořit výstavbu cyklostezek. Výstavbu můžeme dále rozdělit do dalších podkategorií:

- Výstavba a údržba cyklistické infrastruktury
- Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů
- Podpora výstavby sítě dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo

2.4.2 Zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy

Další specifický cíl vznikl v návaznosti na strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020, jde o celkové zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy.

Na základě dřívějších zahraničních studií a zkušeností lze tvrdit, že velké množství cyklistů a chodců na silnici zvyšuje celkovou bezpečnost a snižuje počet smrtících dopravních nehod. To znamená, že čím více je cyklistů, tím větší pozornosti se jim dostává ze strany řidičů, protože s jejich účastí na komunikaci počítají.

V ČR je stále velmi vysoký počet usmrcených cyklistů na počet ujetých kilometrů na kole v porovnání s uváděným průměrem v cyklisticky vyspělejších zemích, jako je Německo, Dánsko nebo Nizozemsko. Je proto na místě vést další nové kampaně zaměřené na celkovou bezpečnost cyklistiky.

Cílem strategie 2013 – 2020 je snížení počtu usmrcených cyklistů o 35 a těžce zraněných cyklistů o 150. Toho se má dosáhnout především změnami chování účastníků dopravy, pomocí kampaní zaměřenými na dodržování dopravních pravidel, používání cyklistického osvětlení a reflexních prvků a dalších. Dalším aspektem zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy jsou kontroly, které má v rukou policie ČR. Do kontroly spadá dodržování dopravních předpisů jako je zákaz jízdy na

⁵ CYKLODOPRAVA.CZ Cyklodoprava - Jak ji rozvíjet a podporovat. [online]

červenou, používání osvětlení za tmy, jízda po chodníku a další. V neposlední řadě k bezpečnosti přispívá zlepšení celkové infrastruktury pro cyklisty, kde se počítá s rozšiřováním zón s omezenou rychlostí na 30 km/h a sdílených komunikací pro motorovou a bezmotorovou dopravu.

Shrnutí cíle zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy můžeme podle Strategie 2013 - 2020 vyjádřit v několika málo hlavních krocích. Především jako všeobecnou prevenci neboli realizaci vzdělávacích, komunikačních a osvětových témat, kontrolu dodržování pravidel silničního provozu cyklisty, monitoring nehodovosti cyklistů a preventivní opatření proti krádeži jízdních kol a realizaci legislativních opatření s ohledem na bezpečnost a plynulost cyklistické dopravy.⁶

2.4.3 Realizace projektu cyklistické akademie

Specifický cíl realizace projektu cyklistické akademie můžeme rozdělit do dalších tří podkategorií. Prvním je zvyšování povědomí o nástrojích ovlivňujících podporu cyklistické dopravy, včetně realizace výzkumných projektů, druhým je zefektivnění propagace cyklistické dopravy jako součásti životního stylu, a třetím je vytvoření národní sítě měst přátelských pro cyklisty „Města pro cyklisty“.⁷

Má jít o předávání poznatků a zkušeností těm, kteří rozhodují o plánování a návrzích cyklistické infrastruktury. O zaměření se na výhody cyklistické dopravy, zejména při každodenních cestách v rámci jednoho města a vytvoření celonárodní sítě měst propagujících cyklistiku v městském prostředí.

2.4.4 Realizace národního produktu Česko jede

Posledním specifickým cílem strategie 2013 - 2020 je realizace národního produktu Česko jede. Jde o poskytnutí přehledných a kvalitních informací českým i zahraničním turistům o možnostech cyklistiky na celém území ČR. Pro splnění tohoto cíle je potřeba zajistit potřebnou infrastrukturu pro cykloturistiku a podporovat služby a rozvoj lidských zdrojů v oblasti cykloturistiky.

⁶ CYKLODOPRAVA.CZ Cyklodoprava - Jak ji rozvíjet a podporovat. [online]

⁷ CYKLODOPRAVA.CZ Cyklodoprava - Jak ji rozvíjet a podporovat. [online]

2.5. Programy a projekty

Cyklistika a cykloturistika dosahuje v poslední době značné popularity po celém světě. K rozvoji cyklistiky a cykloturistiky má ČR dobré geografické podmínky a poměrně hustou síť jednotně značených tras. Zároveň roste i zájem zahraničních cykloturistů, kteří vyhledávají zejména nadregionální cyklistické trasy. Díky velkému zájmu tak vzniká spousta nových programů a projektů podporujících cykloturistický ruch. Na úrovni Evropy je to například projekt EuroVelo, na úrovni ČR se jedná třeba o projekty Česko jede nebo Cyklisté vítáni.

2.5.1 EuroVelo

EuroVelo je evropská síť cyklostezek. Jedná se o dlouhodobý projekt, který má za cíl propojit celý evropský kontinent pomocí vysoce kvalitních cyklistických tras s využitím již stávajících tras. Řídí ho Evropská cyklistická federace. Síť EuroVelo cyklistických cest tvoří celkem 14 tras, které by měly být z největší části kompletní do roku 2020. Celková délka cyklistických tras je naplánována na více než 70 000 km. Aktuálně je hotových přes 45 000 km. Českou republikou povedou celkem čtyři trasy EuroVelo 4, 7, 9 a 13. Jako první u nás byl vyznačen úsek EuroVela 9 v Jihomoravském kraji.⁸

2.5.2 Česko jede

Projekt Česko jede byl spuštěn v roce 2011 a je zaměřen na komplexní podporu cykloturistiky a dalších sportů v ČR. Hlavním cílem projektu je zmapovat přehledné a kvalitní informace českým a zahraničním turistům o možnostech cykloturistiky ve všech regionech ČR. To je podmíněno spoluprací s kraji, turistickými oblastmi a místními turistickými destinacemi.⁹

2.5.3 Cyklisté vítáni

Projekt Cyklisté vítáni je národní certifikace služeb v cestovním ruchu. Certifikaci spustila Nadace Partnerství v roce 2006. Jedná se o certifikaci ubytovacích a stravovacích zařízení, kempů jiných turistických zařízení. Turistická zařízení, která projdou certifikací, jsou označena logem usmívajícího se zeleného kola na bílém pozadí.

⁸ EUROVELO.COM *EuroVelo the European cycle route network*. [online]

⁹ CESKOJEDE.CZ *Česko jede*. [online]

Cílem je vytvoření certifikačního systému Cyklisté vítání, jako národního standardu kvality služeb cestovního ruchu pro skupinu cyklisté a cykloturisté, zavedení certifikace a systému kontroly do praxe na celém území ČR.¹⁰ Certifikace byla inspirována zahraničními projekty a obsahuje tak srovnatelné standardy se systémy jiných evropských zemí.

2.6. Definice pojmů

Pro správnou orientaci v dopravním značení je potřeba znát také důležité pojmy týkající se nejen cyklistů. Podle generelu dopravy pro město Mohelnice z roku 2011¹¹ (dále jen generel dopravy) je například **chodec** mimo jiné i osoba, která pouze vede jízdní kolo. **Cyklista** je pak osoba, která jízdní kolo řídí.

Dále generel dopravy specifikuje následující pojmy:

Cyklistická trasa, zkráceně cyklotrasa, je taková trasa, která je určená pro cyklisty v daném směru. Z hlediska zákona o pozemních komunikacích cyklotrasa není druh komunikace, jedná se pouze o souvislé označení určité komunikace orientačním značením pro cyklisty. Používají se tři základní typy značení: Návěst před křižovatkou, směrová tabule a směrová tabulka. Na všech se nachází symbol jízdního kola, číslo dané trasy a na směrových tabulích i kilometry zbývající k dalším cílům trasy. Jsou umístěné stejně jako dopravní značky před každou křižovatkou nebo odbočkou cyklotrasy.

Cyklistická stezka je cyklistický pás, který vede jako samostatná pozemní komunikace. Celkově je oddělena od ostatní dopravy včetně pěší. Pojem cyklostezka je podrobněji definován v ČSN 73 6110.

Tzv. **smíšená stezka** je pozemní komunikace nebo její část, určená pro chodce a cyklisty se sloučeným provozem, přičemž se chodci a cyklisté nesmí vzájemně ohrožovat. Jiným účastníkům není povoleno využívání smíšené stezky.

Stezka pro chodce a cyklisty s rozděleným provozem je pozemní komunikace nebo její část, podobně jako u smíšené stezky s tím rozdílem, že je zde směrově oddělený provoz. Oddělení

¹⁰ CYKLISTEVITANI.CZ *Cyklisté vítání*. [online]

¹¹ MU-MOHELNICE.CZ Oficiální stránky města. [online]

může být pomocí dopravního značení, bezpečnostním odstupem, zábradlím nebo jiným způsobem. Cyklisté a chodci smějí vstupovat pouze do jim určených označených částí stezky.

Cyklistický pruh je část pozemní komunikace, která je určená pro jeden jízdní pruh cyklistů. Tento pruh vede po komunikaci společně s ostatní dopravou, ale minimálně ve vodorovně odděleném jízdním pruhu.

Cyklistický pás je pozemní komunikace nebo její část, která je složena z více cyklistických pruhů. Cyklistický pás může být jednosměrný nebo obousměrný.

Vyhrazený pruh pro cyklisty je část pozemní komunikace, vedoucí v hlavním nebo případně i přidruženém dopravním prostoru, která je vyhrazena pouze pro cyklistickou dopravu.

Chodník je pozemní komunikace nebo její část určená především pro chodce, která je většinou oddělena od vozovky výškově nebo jiným způsobem.

Cykloturistické trasy jsou trasy, které většinou vedou po horších polních či lesních cestách nebo jiným terénem. O jejich značení se stará Klub českých turistů a značí je podobně jako turistické značky pro pěší. Mají rozměr 14x14 cm a krajní pásy žluté a prostřední je červený, modrý, zelený nebo bílý. Mohou být také doplněny na šipku. Pásové značení je doplněno směřovkami, které oproti těm pěším mají opět žlutý podklad, jen dvě řádky textu a v záhlaví napsáno "Cyklotrasa KČT č. ...".

2.7. Financování cyklostezek

Financování výstavby nových a údržby stávajících cyklostezek je hlavním kritériem pro další budoucí rozvoj cyklistické infrastruktury. Výstavba nových a údržba stávajících cyklostezek je převážně v kompetenci obcí a financování probíhá zároveň z několika dostupných zdrojů ať už ze Státního fondu dopravní infrastruktury, ze Strukturálních fondů Evropské unie (dále jen EU), rozpočtů krajů nebo rozpočtů měst a obcí.

2.7.1 Státní fond dopravní infrastruktury

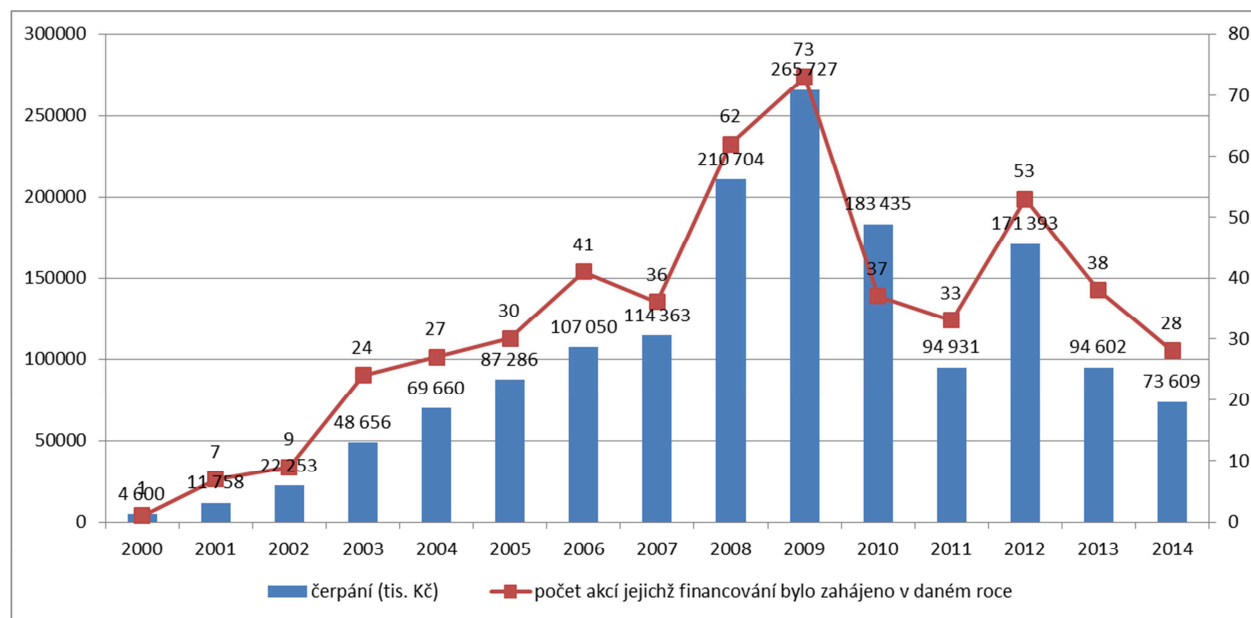
Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen SFDI) je zřízen zákonem č. 104/2000 Sb. ze dne 4. dubna 2000 o Státním fondu dopravní infrastruktury. SFDI je právnickou osobou, podřízenou Ministerstvu dopravy. Orgány SFDI tvoří výbor, dozorčí rada a ředitel SFDI.

SFDI používá svých příjmů ve prospěch rozvoje, výstavby, údržby a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest. Příjmy SFDI tvoří především převody výnosů z privatizovaného majetku, které jsou příjmem České republiky a s nimiž přísluší hospodařit Ministerstvu financí, výnos ze silniční daně, podíl z výnosu spotřební daně z minerálních olejů, výnosy z časového poplatku, mýtného a dalších.¹²

Podle výroční zprávy SFDI pro rok 2014 byla ve schváleném rozpočtu SFDI vyčleněna částka 150 000 tis. Kč určená pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek. V roce 2014 byly příspěvky na výstavbu a údržbu cyklistických stezek poskytovány ve dvou kolech.¹³

Následující graf 2.1 znázorňuje čerpání finančních prostředků z rozpočtu SFDI na výstavbu a údržbu cyklistických stezek od roku 2000 do roku 2014.

Graf 2.1 Příspěvky z rozpočtu SFDI na výstavbu a údržbu cyklistických stezek.



Zdroj: Výroční zprávy SFDI v letech 2000-2014. Vlastní zpracování.

Z grafu je zřejmá tendence růstu jak počtu příspěvků, tak i celkový objem peněz určených na výstavbu a údržbu cyklistických stezek od vzniku samotného SFDI až do roku 2009, po kterém

¹² Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů.

¹³ SFDI.CZ Státní fond dopravní infrastruktury. [online]

následuje značný pokles. Můžeme se domnívat, že pokles byl ovlivněn dopady světové finanční krize, která vypukla v druhé polovině roku 2008 ve Spojených státech.

Pravidla pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek pro rok 2016

Podle pravidel lze poskytnout finanční příspěvek z fondu výhradně na výstavbu a údržbu cyklistické stezky. Cyklistická stezka je pro účel těchto Pravidel, ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění a vyhlášky č. 104/1997 Sb., v platném znění, místní komunikací IV. třídy nebo veřejně přístupnou účelovou komunikací, ze které je vyloučen provoz silničních motorových vozidel.¹⁴

Příspěvek SFDI může být až do výše **85%** celkových uznatelných nákladů při výstavbě cyklistické stezky nebo celkových uznatelných nákladů na údržbu cyklistické stezky, případně její části realizované v roce 2016.

Příspěvek SFDI nelze kombinovat s prostředky fondů a programů EU.

2.7.2 Financování ze Strukturálních fondů EU

Financování výstavby cyklostezky z evropských dotací je možné pomocí programu Integrovaný Regionální Operační Program (dále jen IROP), který byl schválen Evropskou komisí 4. června 2015 a je aktuální pro programové období 2014-2020 a navazuje na předchozích sedm regionálních operačních programů a částečně na Integrovaný operační program z programového období 2007–2013. Prioritou IROP je umožnění vyváženého rozvoje území, zkvalitnění infrastruktury, zlepšení veřejných služeb a veřejné správy a zajištění udržitelného rozvoje v obcích, městech a regionech.¹⁵ Peníze jsou poskytovány z evropského fondu pro regionální rozvoj (dále jen EFRR).

2.7.3 Financování ze zdrojů samospráv

Pro financování výstavby nové cyklostezky nebo opravy stávající cyklostezky je možné aktuálně využít dotačního programu Olomouckého kraje - Podpora výstavby a oprav cyklostezek. Dotační

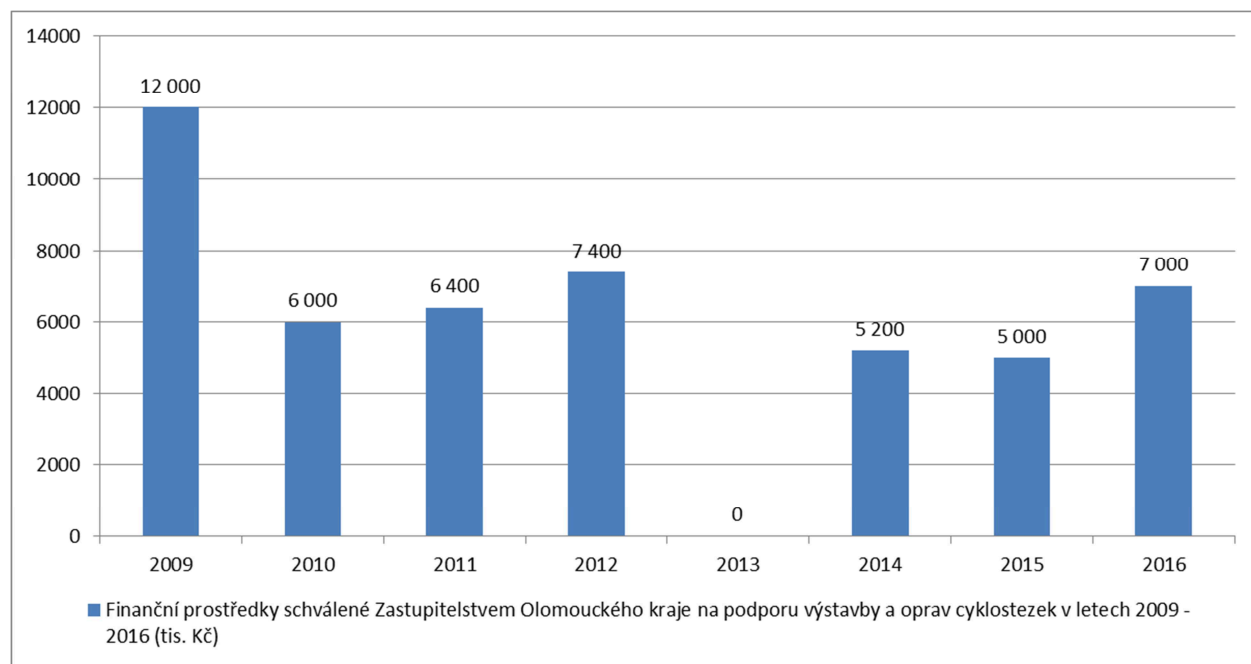
¹⁴ SFDI.CZ Státní fond dopravní infrastruktury. [online]

¹⁵ STRUKTURALNI-FONDY.CZ Ministerstvo pro místní rozvoj, Evropské strukturální a investiční fondy. [online]

program vychází z Programového prohlášení Rady Olomouckého kraje pro období 2012 - 2016 a Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 – 2020.¹⁶

Dotační program Olomouckého kraje byl vytvořen s cílem podpory výstavby a oprav cyklostezek v Olomouckém kraji ve veřejném zájmu a v souladu s cíli Olomouckého kraje. Důvodem pro vytvoření tohoto programu je zvyšování celkové bezpečnosti dopravy v Olomouckém kraji. Důvodem pro zřízení tohoto programu je přispívat na výstavbu nových cyklostezek za účelem zlepšit a podpořit ekologicky šetrné dopravní přesuny občanů Olomouckého kraje do zaměstnání, škol, na úřady a další aktivity.¹⁷

Graf 2.2 Finanční prostředky schválené Zastupitelstvem Olomouckého kraje na podporu výstavby a oprav cyklostezek v letech 2009 - 2016 (tis. Kč).



Zdroj: Krajský úřad olomouckého kraje, Odbor dopravy a silničního hospodářství, oddělení silničního hospodářství. Vlastní zpracování.

V grafu vidíme, že v roce 2009 schválilo Zastupitelstvo Olomouckého kraje doposud největší objem finančních prostředků na podporu výstavby a oprav cyklostezek. V následujícím roce byl objem peněz zkrácen na polovinu a do roku 2012 rozpočet mírně rostl. Pro rok 2013 nebyl dotační program vyhlášen, proto v grafu vidíme nulovou hodnotu. Na dotační program pro rok

¹⁶ KR-OLOMOUCKY.CZ *Olomoucký kraj*. [online]

¹⁷ KR-OLOMOUCKY.CZ *Olomoucký kraj*. [online]

2016 vyčlenil Olomoucký kraj celkem 7 000 000 Kč, přičemž maximální a minimální výše dotace na jednu akci činí 2 500 000 Kč respektive 50 000 Kč. Dotační program je zveřejněn na úřední desce od 21. 12. 2015 do 21. 3. 2016 a lhůta pro podávání žádostí o dotace je stanovena od 21. 1. 2016 do 19. 2. 2016. do 12:00 hod.

2.8. Trh cestovního ruchu

Cestovní ruch se stále více uplatňuje jako společenský, kulturní i ekonomický jev ve většině hospodářsky vyspělých států. Z hlediska ekonomických aktivit se cestovní ruch řadí na třetí místo za ropný a automobilový průmysl. Podle Jetmara a spol. (2012, s. 307) se *„počet účastníků zahraničního cestovního ruchu se v r. 2000 odhadoval na 700 mil. občanů. Mezi turisticky nejnavštěvovanější země v r. 2000 patřily Francie, USA, Španělsko, Itálie a Čína. ČR zatím nepatří mezi turisticky nejatraktivnější země, ale i přesto, jak zahraniční, tak domácí cestovní ruch začínají významně ovlivňovat ekonomiku země.“*

Podle Zelenky (2015) je cestovní ruch součástí světového hospodářství a jeho význam regionálně i globálně roste. Růst cestovního ruchu je ovlivněn ekonomickými, sociálními, kulturními, demografickými, politickými, geografickými nebo historickými faktory, s rozvojem dopravy a dalšími neméně důležitými faktory.

Zelenka (2015) také uvádí, že typickým znakem cestovního ruchu je sezónnost, která souvisí s volbou nejvhodnějšího období pro dovolenou s ohledem na počasí nebo zvyklosti v dané zemi. Cena produktů a služeb je sezónností trhu velmi silně ovlivněna a pro udržitelný cestovní ruch v regionu je nutné nejen přizpůsobit ceny nabízených produktů a služeb. Dalšími nástroji kromě vhodné cenové politiky je i vytváření různých mimosezonních produktů nebo oslovení vhodných segmentů trhu.

2.8.1 Trendy cestovního ruchu

Celosvětově patří mezi hlavní trendy cestovního ruchu soustavné zvyšování kvality služeb, které je podle Zelenky (2015, s. 76) dosahováno *„rychlým zaváděním moderních technologií a dynamickým marketingem, zvyšováním rychlosti poskytování služeb, jejich dostupnosti a komplexnosti.“*

Mezi další trendy podle Zelenky (2015, s. 76) patří například „*respektování udržitelnosti cestovního ruchu jako základního východiska, prohlubující se nadnárodní spolupráce v oblasti výměny služeb, poskytování služeb koncentrujících se do sítí, řetězců a resortů*“, které blíže specifikuje ve své publikaci. Celkově také roste význam doplňkových služeb, klade se velký důraz na osobní i technickou zprostředkovatelnou komunikaci se zákazníkem, rozšiřuje se spektrum, rozsah a kvalita on-line služeb a dochází k rychlým inovacím poskytovaných služeb a změnám v odvětví cestovního ruchu. Dochází i k rozšiřování pojetí celkového potenciálu cestovního ruchu a služby jsou individualizovány i v rámci hromadného cestovního ruchu.

Celosvětově se projevují i trendy, které jsou spojené s přednostmi určitého druhu nebo formy cestovního ruchu, jako je například temný turismus. Jedná se o cestovní ruch s návštěvou míst, která byla poznamenána živelnou nebo člověkem způsobenou katastrofou, smrtí významné osobnosti nebo jiných zvláštních událostí. I takzvaný ekoturismus, který se zaměřuje na poznávání národních parků, chráněných krajinných oblastí (dále jen CHKO) nebo přírodních rezervací je jedním z rychle rostoucích segmentů cestovního trhu. Jsme také svědky rozmachu turismu mladých, kteří mají mnoho příležitostí cestovat, ať už za účelem studia, poznávání nebo dobrodružství.

Zelenka (2015, s. 79) tvrdí, že se „*Evropa vyznačuje určitými specifiky v trendech rozvoje trhu cestovního ruchu a současně se uplatňují obecné trendy*.“ Například nárůst cestovního ruchu je spojen s rozšiřováním Evropské unie o státy střední a východní Evropy, odstranění celních a vízových bariér, hraničních kontrol a dalšími výhodami pro turismus. Celkově rostou výdaje domácností určené na cestovní ruch, taktéž roste poptávka po kvalitě služeb.

3 Výstavba cyklostezky Mohelnice - Loštice

3.1. Představení města Mohelnice

Město Mohelnice leží na severu Hané v podhůří Jeseníků. Je součástí Olomouckého kraje v okrese Šumperk. Mohelnice je obec s rozšířenou působností a s pověřeným obecním úřadem s počtem obyvatel atakující hranici 10 000.¹⁸

Z geografického hlediska se město Mohelnice nachází v úrodné kotlině, kterou protéká řeka Morava. V blízkosti města se nachází několik turisticky zajímavých lokalit. Mezi přírodní patří pohoří Hrubý Jeseník a chráněná krajinná oblast Litovelské Pomoraví, Javoříčské a Mladečské jeskyně. Mezi kulturní turistické zajímavosti v okolí patří hrad Bouzov, lovecký zámek Úsov, Muzeum tvarůžků v Lošticích, židovská synagoga v Lošticích, Arboretum Bílá Lhota nebo vodní elektrárna v Háji. V samotném městě pak nesmíme opomenout farní kostel sv. Tomáše z Canterbury, hradební systém města, morový sloup nebo památník děkana Lautnera.

3.1.1 Mikroregion Mohelnicko

Mikroregion Mohelnicko vznikl registrací na Okresním Úřadě v Šumperku 8. 9. 1999 a 11. 12. 2001 byla registrována změna na Svazek obcí s oficiálním názvem Svazek obcí Mikroregionu Mohelnicko.¹⁹

Mikroregion je součástí regionu NUTS II Střední Morava a leží v jižní části okresu Šumperk v Olomouckém kraji. Jeho středem protéká řeka Morava a je situován mezi rovinatou Hanou a Zábřežskou vrchovinou o celkové rozloze 188,4 km² a tvoří jej celkem 14 obcí: Klopina, Krchleby, Líšnice, Loštice, Maletín, Mírov, Mohelnice, Moravičany, Palonín, Pavlov, Police, Stavenice, Třeština a Úsov. Z hlediska správního území jde o území obce s rozšířenou působností Mohelnice.

¹⁸ MU-MOHELNICE.CZ/ *Mohelnice - oficiální stránky města*. [online]

¹⁹ MU-MOHELNICE.CZ/ *Mohelnice - oficiální stránky města*. [online]

3.2. Řešení cyklistické dopravy ve městě

Česká republika nemá příliš dlouhou historii cyklistické infrastruktury a tento fakt se podepsal i na stavu cyklistických cest ve městech. Mohelnice není žádnou výjimkou a kromě krátkého úseku, přibližně 250 metrů na ulici Vodní, zde není cyklistická infrastruktura nijak řešena. Město samotné je velmi historické a v době kdy vznikaly první cesty byly jiné požadavky na dopravní infrastrukturu ve městě, než jaké bychom si přáli dnes. Z tohoto důvodu jsou dnešní cesty ve městě nedostatečně široké a s velkým nedostatkem parkovacích možností. Tyto problémy vedly v nedaleké historii k rozsáhlému zavedení jednosměrných ulic ve městě.

Tím se dostáváme k problému nedostatečně rozvinuté turistické infrastruktury spolu s chybějící komplexní sítí cyklostezek a napojení cykloturistických okruhů ve městě. Místní obyvatelé, obyvatelé blízkých obcí i turisté jsou nuceni pohybovat se po frekventovaných komunikacích v centru i na okrajových částech města. Vzhledem k aktuální situaci jsou tak celkově pro cyklisty ve městě vytvořeny nepříliš příznivé podmínky. I z těchto důvodů si nechalo město Mohelnice v roce 2011 zpracovat generel dopravy. Z generelu dopravy vyplývá několik závěrů, mezi nevýznamnější můžeme zařadit zvýšení bezpečnosti provozu na komunikacích, především zvýšení bezpečnosti cyklistů a snížení dopravních nehod.

Přestože město provedlo některá důležitá opatření, která byla zmíněna v generelu dopravy, podpora cyklistiky byla ale i nadále téměř nulová. To se naštěstí mění díky čerpání evropských dotací ze strukturálních fondů za programové období 2007 – 2013. Jedná se momentálně o aktuální téma, protože celkem pěti městům z oblasti Šumperska bylo Evropskou komisí zamítnuto poskytnutí dotací na rekonstrukci kanalizací z důvodu vysoké ceny. Městům se nakonec podařilo dotace získat, ale projekt rekonstrukce kanalizace musel být dokončen do konce roku 2015. A protože rekonstrukce kanalizací znamená demolici spousty silnic a chodníků, město Mohelnice toho využilo ve prospěch cyklistů a chodců. Jelikož byl přednostně dokončen projekt rekonstrukce kanalizací, město se ještě nachází ve fázi modernizace silnic a chodníků. Město však zaplánovalo několik nových cyklostezek a smíšených cyklostezek a do budoucna plánuje cyklistiku ve městě nadále podporovat.

3.2.1 Plán investic do rozvoje cyklistické infrastruktury

Ze schváleného rozpočtu pro rok 2016 města Mohelnice je zřejmé, že město chce i nadále rozvíjet cyklistickou dopravu ve městě a okolí. Město plánuje v roce 2016 investici v celkové výši 12 000 000,- Kč na cyklostezku na ulici Družstevní, napojení cyklostezky Újezd ve výši 200 000,- Kč a výstavbu smíšené stezky spojující ulici Sportovní a Sadová ve výši 128 000,- Kč.²⁰ Především první zmíněná cyklostezka hraje velkou roli v rozvoji podpory cyklistiky ve městě, protože vede po jedné z nejfrekventovanějších silnic, která vede od železniční stanice, kolem výrobních závodů až do samotného centra města.

3.3. Cyklostezky v okolí města Mohelnice

Jak bylo zmíněno výše, město samotné nedisponuje zrovna kvalitní a promyšlenou sítí cyklostezek. Přesto město v minulosti podpořilo výstavbu několika cyklostezek, které spojují nejbližší obce.

První cyklostezka, o délce 1,8 km, spojuje Mohelnici s obcí Libivá. Důvod pro výstavbu této cyklostezky byl fakt, že obec spojuje velmi frekventovaná silnice I. Třídy č. 44 kde v minulosti docházelo k poměrně častým a vážným dopravním nehodám s chodci a cyklisty. Z těchto důvodů byla tedy výstavba této cyklostezky prioritou.

Druhá cyklostezka vede do obce Moravičany. Celková délka činí 1,9 km a vede podél silnice III. třídy, která sice není tolik frekventovaná jako výše zmíněná silnice I. Třídy, je ale velmi úzká a ve špatném stavu, navíc bez dělící čáry a krajnic a tím je velmi nebezpečná pro chodce i cyklisty. Také zde došlo v minulosti k několika vážným dopravním nehodám, které si vyžádaly i lidské životy. Cyklostezka spojující město Mohelnice s obcí Moravičany je napojena na cyklotrasu č. 51.

3.4. Cyklostezka Mohelnice – Loštice

Cyklostezka spojující Mohelnici s městem Loštice, místní část Žádlovice a obcí Újezd byla zkolaudována 19. listopadu 2014. Její celková délka bez značeného úseku cyklostezky měří 3170 metrů a stavební práce byly rozděleny do 5 etap. Celková cena výstavby cyklostezky se vyšplhala

²⁰ MU-MOHELNICE.CZ/ Mohelnice - oficiální stránky města. [online]

na 10 123 884,- Kč. Hlavním cílem výstavby této cyklostezky bylo odklonění cyklistické dopravy a chodců ze silnice II. třídy a tím zajištění vyšší bezpečnosti jak turistů, tak i lidí dojíždějících na kole do zaměstnání.

3.4.1 Představení Cost - Benefit Analysis

Cost - Benefit Analysis (dále jen CBA) můžeme do českého jazyka přeložit jako analýzu nákladů a výnosů. CBA se často používá u investičních projektů ve veřejné sféře. Jedná se o metodický postup, díky kterému můžeme vyjádřit, kolik realizace daného investičního projektu bude stát a jaké užítky neboli výnosy přinese. Základní struktura CBA je tvořena finanční a ekonomickou analýzou.

Podle metodické příručky - Analýza nákladů²¹ si musíme určit, jaké jsou předpokládané fáze projektu a jak dlouho budou jednotlivé fáze trvat. V této souvislosti lze rozdělit investiční záměr do čtyř možných fází.

První předinvestiční fáze zahrnuje investice přípravných prací, kdy se o projektu a jeho realizaci teprve rozhoduje. Tyto náklady investor vydá, i když se projekt neuskuteční, proto se nebudou zahrnovat do hodnocení projektu. V druhé fázi - investiční, se počítá se všemi náklady od začátku výstavby projektu až po zahájení provozu. V této fázi je zřejmé, že budou výdaje projektu převyšovat příjmy. Třetí fáze nazvaná provozní, je období, kdy by měly začít výnosy převažovat nad náklady projektu. Tento vzniklý čistý příjem by měl během životnosti projektu pokrýt a postupně přesáhnout veškeré výdaje, které vznikly v investiční fázi. Poslední, poprovozní fáze, kdy je projekt po své životnosti, by měla být také zahrnuta v CBA, protože mohou vzniknout značné náklady na likvidaci projektu nebo naopak výnosy z prodeje. V případě projektu cyklostezky se ale s likvidací nepočítá.

Tato praktická část se zabývá zpracováním CBA pro konkrétní vybudovanou cyklostezku Mohelnice - Loštice/Žádlovice představenou výše v této kapitole.

Informace o cyklostezce získal autor z dokumentů města umístěných na internetových stránkách města a z Městského úřadu (dále jen MÚ), konkrétně od vedoucí finančního oddělení úřadu města paní Ing. Vladimíry Sloukové a pana Petra Kapla, vedoucího oddělení hospodářské správy

²¹ STRUKTURALNI-FONDY.CZ *Analýza nákladů a přínosů - metodická příručka* [online]

města Mohelnice. Dobu hodnocení autor zvolil na 20 let, jakožto odhadovanou dobu životnosti podobných projektů.

3.4.2 Finanční analýza

Ve finanční analýze zachycujeme veškeré hotovostní toky, které se týkají realizace projektu. V případě CBA projektu výstavby cyklostezky má finanční analýza zejména význam pro posouzení finanční udržitelnosti projektu. Samotné vypracování finanční analýzy není dáno přesně stanoveným postupem.

Struktura investičních nákladů zahrnuje celkem 8 položek. Investiční příprava začala o několik let dříve než samotná výstavba, pro přehlednější analýzu bude autor tyto údaje zahrnovat do nultého roku. Největší položka zahrnuje stavební náklady: zemní práce, konstrukční vybudování samotné cyklostezky, instalaci dopravního značení.

Tab. 3.1 Struktura investičních nákladů cyklostezky Mohelnice - Loštice (v Kč)

Rok hodnocení	0	1	...	20	Celkem
Projektová příprava a dokumentace	499 380	0		0	499 380
Pozemky - prodej/směna/nájem	0	52 766		0	52 766
Vynětí z půdního fondu	0	933 030		0	933 030
Technický dozor a dotační poradenství	0	318 084		0	318 084
Autorský dozor	0	32 355		0	32 355
Bezpečnost a ochrana zdraví při práci	0	27 830		0	27 830
Archeologický výzkum	0	60 022		0	60 022
Stavební náklady	0	8 200 415		0	8 200 415
Investiční náklady celkem	499 380	9 624 504		0	10 123 884

Zdroj: Informace od MÚ Mohelnice, oddělení financí. Vlastní zpracování.

Provozní náklady jsou po konzultaci se stavebním úřadem v Mohelnici oceněny a vybrány dle charakteristiky cyklostezky. Ostatní provozní náklady vyplývají z dokumentu Ministerstva dopravy České republiky Principy a metody rozvoje cyklistické dopravy, příloha: Technologie

konstrukcí a cyklistických komunikací.²² Město momentálně nemá zpracovanou vlastní analýzu provozních nákladů, vzhledem k poměrně nově otevřenému projektu.

Tab. 3.2 Struktura provozních nákladů cyklostezky Mohelnice - Loštice (v Kč)

Provozní náklady	Cena
Zametání (10x za rok)	17 511
Sečení trávy (2x za rok)	5 936
Zimní údržba (posyp a plužení) 30 dní	46 746
Oprava vodorovného dopravního značení (jednou za 3 roky)	23 188
Oprava povrchu (jednou za 9 let)	121 688

Zdroj: Informace od MÚ Mohelnice, oddělení stavební. Vlastní zpracování.

Protože se akce započtené do provozních nákladů provádí dle potřeby, autor zvolil hodnoty, které se co nejvíce podobají předpokladům vzhledem k umístění cyklostezky, provozu na cyklostezce a klimatu v dané lokalitě. Zametání se tak předpokládá desetkrát za rok a jeho cena je 0,236Kč/m². Sečení trávy autor předpokládá v intervalu dvakrát za rok v ceně 0,8Kč/m² kde se počítá se sečením po obou stranách cyklostezky. Stezka je v zimě udržovaná a podle potřeby se provádí plužení a posyp. Provozní náklady na zimní údržbu činí 0,42Kč/bm a autor předpokládá potřebnou zimní údržbu po dobu 30 dní za jeden rok. Oprava vodorovného dopravního značení je doporučena Ministerstvem dopravy České republiky (dále MDČR) jednou za 3 roky. Tloušťka čáry je podle technických podmínek TP 133 12,5 cm a v úsecích, kde značení je, je čára přerušovaná. Cena za opravu vodorovného značení je stanovena podle MDČR na 100 Kč/m². Oprava povrchu je doporučena ministerstvem dopravy jednou za devět let a podle potřeby. Po konzultaci s MÚ Mohelnice, stavební oddělení, autor nepředpokládá opravu celého povrchu, proto odhadl potřebnou opravu povrchu na 20% celé cyklostezky. Po přepočtu šířky a doporučené ceny opravy povrchu cyklostezky podle MDČR činí provozní náklady 121 688,- Kč.

Protože je cyklostezka veřejným statkem, nepředpokládají se žádné provozní výnosy. Na základě předchozích prezentovaných výsledků můžeme sestavit čisté provozní cash-flow cyklostezky.

²² CYKLODOPRAVA.CZ *Cyklodoprava - Jak ji rozvíjet a podporovat*. [online]

Tab. 3.3 Čisté provozní cash-flow projektu v reálných cenách (v Kč)

Rok hodnocení	0	1	2	3	4	...	10	...	20
Zametání		0	17 511	17 511	17 511		17 511		17 511
Sečení trávy		0	5 936	5 936	5 936		5 936		5 936
Zimní údržba		0	46 746	46 746	46 746		46 746		46 746
Oprava vodorovného dopravního značení		0	0	0	23 188		23 188		0
Oprava povrchu		0	0	0	0		121 688		0
Provozní náklady		0	70 195	70 195	93 385		215 079		70 195
Provozní výnosy		0	0	0	0		0		0
Čisté provozní CF		0	-70 195	-70 195	-93 385		-215 079		-70 195

Zdroj: Vlastní zpracování

Pro výpočet finanční udržitelnosti projektu je potřeba převést čisté provozní cash-flow do nominálních cen. Meziroční míru inflace autor stanovil na 2%.

Tab. 3.4 Čisté provozní cash-flow projektu v nominálních cenách (v Kč)

Rok hodnocení	0	1	2	3	4	...	10	...	20
Zametání		0	17 511	17 861	18 219		20 517		25 010
Sečení trávy		0	5 936	6 055	6 176		6 955		8 478
Zimní údržba		0	46 746	47 681	48 635		54 770		66 765
Oprava vodorovného dopravního značení		0	0	0	23 188		26 113		0
Oprava povrchu		0	0	0	0		142 577		0
Provozní náklady		0	70 195	71 600	96 221	0	250 942	0	100 273
Provozní výnosy		0	0	0	0		0		0
Čisté provozní CF		0	-70 195	-71 600	-96 221	0	-250 942	0	-100 273

Zdroj: Vlastní zpracování

Na financování projektu cyklostezky se z největší části podílela EU a finance byly čerpány z regionálních operačních programů. Zbytek nákladů pokrylo město Mohelnice s přispěním města Loštice. Celková údržba cyklostezky je zajištěna a financována městem Mohelnice.

Tab. 3.5 Zdroje financování projektu (v Kč)

Rok hodnocení	0	1	2	...	20	Celkem
ROP	0	6 070 992	0		0	6 070 992
Vlastní zdroje	499 380	1 806 686	0		0	2 306 066
Město Loštice	0	1 746 824	0		0	1 746 824
Zdroje financování celkem	499 380	9 624 503	0		0	10 123 883

Zdroj: Informace od MÚ Mohelnice, oddělení financí. Vlastní zpracování.

Nyní vypočteme finanční udržitelnost projektu cyklostezky. V případě kladného výsledku kumulovaného finančního cash-flow v hodnotících letech lze projekt označit za finančně udržitelný, v opačném případě je projekt ztrátový neboli finančně neudržitelný.

Tab. 3.6 Finanční udržitelnost projektu (v Kč)

Rok hodnocení	0	1	2	...	4	...	10	...	20
Investiční náklady	499 380	0	0		0		0		0
Čisté provozní CF (nominální)	0	0	-70 195		-96 221		-250 942		-100 273
ROP	0	6 070 992	0		0		0		0
Vlastní zdroje	499 380	1 806 686	0		0		0		0
Město Loštice	0	1 746 824	0		0		0		0
Financování celkem	499 380	9 624 503	0		0		0		0
Celkové finanční CF	0	0	-70 195		-108 182		-1 191 162		-145 779
Kumulované finanční CF	0	0	-70 195		-238 016		-901 247		-2 078 663

Zdroj: Vlastní zpracování

Výsledek kumulovaného finančního cash-flow projektu dosahuje záporných hodnot. To znamená, že provozní výnosy projektu nedokáží pokrýt provozní náklady a výsledkem je finančně neudržitelný projekt. Vzhledem k nulovým provozním výnosům se ale tento výsledek předpokládal.

Pro celkové hodnocení projektu je nutné kalkulovat se společenskými přínosy, které vstupují do ekonomické analýzy.

3.4.3 Ekonomická analýza

Ekonomická analýza doplňuje komplexnost CBA, protože zahrnuje i celospolečenské náklady a přínosy projektu. Doplňuje finanční analýzu o ocenění netržních přínosů a nákladů. Stěžejním

výsledkem je ukazatel Economic Net Present Value (dále jen ENPV) v českém jazyce znám jako Ekonomická čistá současná hodnota, která je vyjádřena součtem všech čistých socioekonomických toků po celou dobu životnosti projektu. Pro výpočet zhodnocení ekonomické návratnosti projektu cyklostezky autor vytypoval čtyři faktory neboli vstupy, které mohou ovlivnit ekonomickou návratnost.

Prvním z nich jsou dopady na životní prostředí. Fakt, že automobilová doprava zrovna neprospívá životnímu prostředí, je celosvětově známý. V dnešní době jsme svědky rozmachu plně elektrických automobilů, které vznikají také díky čím dál většímu vyvíjenému nátlaku nejvyššími úřady přímo na automobilky, ať už v podobě sankcí nebo emisních standardů. Nejblíže a zároveň nejrozšířenějším substitutem automobilu pro krátkou vzdálenost je jízdní kolo. Vezmeme-li v úvahu počet cyklistů pouze dojíždějících za prací přes cyklostezku a vzhledem k velikosti a počtu obyvatel žijících ve městě Mohelnice a Loštice stanovíme jejich počet na průměr 50 denně, můžeme přibližně odhadnout první faktor ovlivňující ekonomickou analýzu, a to dopady na životní prostředí.

Podle Evropské cyklistické federace se běžný cyklista, který ujede 8 km vzdálenost dojížděním do práce 4 dny v týdnu, vyhne 3220 km ujetých v automobilu. To je možné vyjádřit výpočtem a stanovit jako 380 l ušetřeného benzínu a celkem 750 Kg emisí CO₂ vypuštěných do životního prostředí.²³ Takto vypočtené údaje lze snadno převést na naši cyklostezku a při ceně 220 \$ za 1 tunu emisí CO₂²⁴ a při kurzu 25,- Kč za 1 \$, se dostaneme k celkovému přínosu v částce 4125,- Kč za kalendářní rok. Autor předpokládá, že počet průjezdů se bude výrazně měnit podle aktuálního počasí a ročního období. Celkový vypočtený přínos je tedy o 50% nižší.

Druhým faktorem ovlivňujícím ekonomickou analýzu cyklostezky jsou dopady na počet dopravních nehod. Ačkoliv si města a obce nechávají zpracovat statistický přehled úmrtnosti na frekventovaných silnicích, neexistuje žádná studie poklesu počtu dopravních nehod v důsledku substituce jízdního kola za motorové vozidlo. Existují však studie dokládající, že výstavba cyklostezky má vliv na snížení počtu dopravních nehod spojených s cyklisty a chodci. Stanovení průměrného přínosu z prevence zranění či úmrtí je velmi obtížný, spekulativní a také individuální

²³ ECF.COM *European cyclists' federation* [online]

²⁴ GREENBIZ.COM *GreenBiz group* [online]

proces, který by mohl výrazně nadhodnotit výsledky ekonomické analýzy. Proto bude pro účely této práce vynechán.

Dopady na zdraví a úmrtnost jsou bodem, který by neměl chybět v ekonomické analýze cyklostezky. Zdravotní studie dokazují, že pravidelný pohyb ovlivňuje zdraví a snižuje rizika spojená s nemocností a úmrtností. Pro výpočet tohoto složitého údaje autor použil online nástroje Health economic assessment tool (dále jen HEAT)²⁵. Vstupní hodnoty byly zachovány jako v předešlých výpočtech. Tedy odhadem průměrně 50 cyklistů, 2 průjezdy 4x týdně na cyklostezce o délce 8 km. Podle nástroje HEAT jsou dopady na zdraví vypočteny na základě snížené pravděpodobnosti úmrtí lidí, kteří pravidelně používají jízdní kolo jako dopravní prostředek. V tomto případě se jedná o snížení o 14%. HEAT počítá s populací ve věku 20-64 let, je možné tuto věkovou hranici posunout. Podle statistik bylo v roce 2012 v ČR 341,94 úmrtí na 100 000 osob ročně. K tomu je potřeba zahrnout hodnotu statistického života z anglického Value of Statistical Life (dále jen VSL).

VSL je odvozena z metodologie nazývané „willingness to pay“ (dále jen WTP), což může být volně přeloženo do češtiny jako „ochota platit“. Jinými slovy se jedná o metodu, která zjišťuje, kolik by byla jedna osoba ochotna zaplatit za snížení rizika úmrtí v situaci, kdy by dotyčné osobě reálně hrozila smrt. Je potřeba mít na paměti, že naše posouzení konkrétní cyklostezky s využitím nástroje HEAT nepřirazuje hodnotu života jedné konkrétní osoby, ale zahrnuje průměrnou hodnotu statistického života. Podle Alberini a spol. (2006) je hodnota statistického života v ČR 18,52 mil. Kč. Zadání hodnoty do nástroje HEAT je nutné provést v měně Evropské unie. Po přepočtu hodnoty VSL pro ČR při kurzu 27,- Kč/1 EUR a zaokrouhlení je přibližná hodnota VSL pro ČR 680 000 EUR. Výsledkem je roční ekonomický přínos v částce 429,000,- Kč kumulovaný podle životnosti cyklostezky, 20let, v hodnotě 8,582,000,- Kč.

Do ekonomické analýzy můžeme také zahrnout individuální výnosy WTP. Jelikož cyklistika patří k častým volnočasovým aktivitám, cyklostezka nemusí být využívána pouze k dopravě do zaměstnání. Cyklistika se rozšířila i do podoby trávení dovolené, kdy lidé využijí i celého týdne stráveného na kole. Takový přínos bude záviset na mnoha dalších faktorech, jako je kvalita a bezpečnost dané cyklostezky, atraktivita okolí, délka cyklostezky, výše příjmu dané osoby a další. Získat hodnoty pro účely zpracování WTP je možné pomocí dotazníkového šetření.

²⁵ HEATWALKINGCYCLING.ORG *Health economic assessment tool*. [online]

Vzhledem k aktuálnímu ročnímu období a časové náročnosti úkolu se autor rozhodl nezahrnovat individuální výnosy WTP do ekonomické analýzy cyklostezky.

Tab. 3.7 Ekonomická návratnost projektu (v Kč)

Rok hodnocení	0	1	2	...	4	...	10	...	20
Investiční náklady	499 380	9 624 503	0		0		0		0
Čisté provozní CF (reál.)	0	0	-70 195		-93 385		-215 079		-70 195
Ekonomické náklady celkem	0	0	0		0		0		0
Životní prostředí	0	0	103 125		103 125		103 125		103 125
Nemocnost a úmrtnost	0	0	429 000		429 000		429 000		429 000
Ekonomické výnosy celkem	0	0	532 125		532 125		532 125		532 125
Ekonomické CF	-499 380	-9 624 503	461 930		438 740		317 046		461 930

Zdroj: Vlastní zpracování

Výsledný ukazatel ENPV dosahuje hodnoty -869 424,- Kč, která nám poukazuje na fakt, že projekt je ztrátový. Ačkoliv ekonomické výnosy pokryjí provozní náklady během životnosti projektu, pořád nestačí na pokrytí investičních nákladů projektu. Takový projekt musíme bohužel označit za nevýhodný z hlediska finančních prostředků; můžeme alespoň doufat, že celkovým přínosem vybudování cyklostezky Mohelnice – Loštice/Žádlovice bude zabránění ztráty na životech cyklistů, kteří by jinak museli využít velmi frekventovanou silnici II třídy.

4 Význam cyklostezky pro cestovní ruch

Chceme-li definovat cestovní ruch, určitě bychom se měli napřed seznámit se světovou turistickou organizací UNWTO (United Nations World Tourism Organisation). UNWTO je organizace Spojených národů, která je zodpovědná za podporu odpovědného, udržitelného a všeobecně dostupného turismu. Definice cestovního ruchu je několik, například Palatková (2013, s. 11) definuje cestovní ruch jako „*činnost osob cestujících na přechodnou dobu do místa mimo jejich běžné životní prostředí, a to na dobu kratší, než je stanoveno, přičemž hlavní účel jejich cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě.*“

Význam cestovního ruchu můžeme rozdělit do tří základních oblastí:

- Osobní – sem můžeme zahrnout různé využití volného času, nové poznatky, relaxace a obnovu duševních sil.
- Společensko – politická a mezinárodní – tato oblast zahrnuje zlepšování mezinárodních vztahů nebo poznávání cizích kultur.
- Ekonomická – do této oblasti lze zahrnout zvyšování životní úrovně, zvyšování zaměstnanosti, podíl na tvorbě hrubého domácího produktu nebo investiční příležitosti.

Předmětem analýzy cestovního ruchu města Mohelnice je analýza současného stavu oblasti cestovního ruchu města s cílem určit a vyhodnotit potenciál města s předpoklady dalšího využití podpory cestovního ruchu především v oblasti cykloturismu.

4.1. Analýza cestovního ruchu města Mohelnice

Všeobecná charakteristika města a regionu a geografická poloha byla představena v předchozí kapitole. Aktuální trendy cestovního ruchu jasně poukazují na fakt, že převážná část turistů vyžaduje kromě atraktivního prostředí také další možnosti sportovního, kulturního a společenského využití. Podle průzkumu agentury Czech Tourism turisté vyhledávají především takové turistické lokace, ve kterých se mohou věnovat svým oblíbeným volnočasovým aktivitám.

Podnikatelská aktivita v cestovním ruchu

Ve městě se nachází celkem 8 ubytovacích zařízení. Vzhledem ke skutečnosti, že počet hvězdiček ubytovacích zařízení nelze posoudit jako certifikované nebo pouze individuální posouzení, nebude se autor touto problematikou dále zabývat. Ceny ubytování se pohybují v rozmezí od 380,- do 2.600,- za osobu a noc v závislosti na počtu osob a vybraném ubytovacím zařízení.

Mohelnice nabízí také poměrně velké množství stravovacích zařízení. Pro potřeby cestovního ruchu jsou podstatné stravovací zařízení umístěná především v centru města. Nejvyšší zastoupení mají restaurace - najdeme jich zde celkem 14; potom dvě cukrárny, dvě vinotéky, jedno rychlé občerstvení a jednu kavárnu. V Mohelnici můžeme najít několik gastronomických specialit, k jejichž výrobě se dodnes používají především domácí produkty. Mezi opravdové speciality patří Olomoucké tvarůžky, za kterými jezdí turisté z celého světa. Pro Českou republiku mají stejný význam jako například eidamský sýr pro Nizozemsko, parmazán pro Itálii nebo camembert pro Francii.

Doprava a dopravní infrastruktura

S využitím silniční dopravy je město dobře dostupné. Je koncovým bodem rychlostní komunikace R 35 Mohelnice – Olomouc – Lipník nad Bečvou. Dálnice D 47 pak doplnila chybějící dálniční připojení Ostravy a vytvořila lehkou dostupnost regionu pro ostravsko-karvinské aglomerace.

V Mohelnici najdeme železniční stanici na samotném okraji města. Výhody takto situované stanice jsou především snížení hluku projíždějících vlaků. Nevýhoda je nutnost využití hromadné dopravy, jízdního kola, automobilu nebo dlouhé pěší chůze. Nejvýznamnějším železničním tahem je č. 270 (Praha) Česká Třebová – Olomouc – Zábřeh – Přerov (Bohumín) se zastávkami v Moravičanech a Mohelnici. Nejbližší rychlíková stanice je v Zábřehu, další v Olomouci.

Hromadnou dopravu osob zajišťují také autobusové spoje různých dopravců v rámci tzv. dopravní obslužnosti. Autobusové spojení je zajištěno hlavně z Olomouce, Přerova a Svitav. Autobusové spoje ve městě slouží hlavně pro lepší dostupnost na železniční stanici.

Cestovní kanceláře a agentury

V Mohelnici působí aktuálně 3 cestovní kanceláře. Všechny se ale zabývají nabídkami zahraničních zájezdů, a tak žádným způsobem neovlivňují ani nepřispívají rozvoji cestovního ruchu v regionu.

4.1.1 Současná turistická nabídka města

Město Mohelnice je historickým městem s bohatou historií. Značně vysokou architektonickou hodnotu města představuje samotné náměstí s morovým sloupem z roku 1717 a farním kostelem sv. Tomáše z Canterbury. Další zajímavou turistickou atrakcí je městské muzeum, v jehož sbírkách mimo jiné najdeme i řadu dokladů prehistorického osídlení města. Kousek přírody návštěvníci mohou najít nově nedaleko kostela, kde byl zřízen příjemný parčík s výhledem na severní část města. Dále se v klidné části města nacházejí městské sady, které byly zřízeny v roce 1882 a které nabízejí turistům i místnímu obyvatelstvu místo k příjemným procházkám i sportovní relaxaci.

Nedaleko města se dále nalézají různé přírodní lokality a místa, která jsou velmi oblíbená u místních obyvatel, například těžbou vzniklá jezera na okraji CHKO Litovelské Pomoraví, hrad Bouzov, lovecký zámek Úsov, Muzeum tvarůžků v Lošticích, židovská synagoga v Lošticích, Arboretum Bílá Lhota, Litovelský pivovar, Mladečské jeskyně, Javoříčské jeskyně nebo vodní elektrárna v Háji.

Z kulturních akcí jsou známé a hojně navštěvované akce Mohelnický dostavník, hudební festival Fingers Up nebo Dny Evropského dědictví. Pro kulturní obohacení působí ve městě také kino.

Sportovní vyžití najdou návštěvníci i místní obyvatelé například v blízkosti výše zmíněných městských sadů, kde se nachází venkovní koupaliště, hřiště minigolfu, tenisové kurty nebo beach volejbalové hřiště. V blízkosti města si přijdou na své i milovníci koní. Za nepříznivého počasí lze využít služeb krytého plaveckého bazénu, fitness center, krytých tenisových kurtů nebo bowlingové a kuželkové dráhy.

4.2. Charakteristika cykloturistiky v okolí Mohelnice

Cyklotrasy jsou v České republice rozděleny do čtyř tříd:

- Cyklotrasy I. třídy, které jsou mezinárodního charakteru s propojenými cíli, jako jsou například evropská velkoměsta.
- Cyklotrasy II. třídy, které jsou nadregionálního významu a spojují významné cíle z delších vzdáleností.
- Cyklotrasy III. třídy, které jsou zaměřeny na propojení regionálních cílů.
- Cyklotrasy IV. třídy, které zajišťují místní propojení a jsou jediné, které nemusí vést po zpevněných cestách.

Region Mohelnice je kraj situovaný mezi rovinatou Hanou a horami Jeseníky. V okolí Mohelnicka nejsou vyvýšeniny, které překračují nadmořskou výšku 600 m. V západní části se nachází Mírovská vrchovina a na východě se nachází Úsovská vrchovina. Obě vrchoviny jsou odděleny Mohelnickou brázdou, kterou protéká řeka Morava. V široké nivě vznikly díky těžbě štěrkopísku jezera. Mezi největší z nich patří Moravičanské jezero, z jehož jižní strany začíná CHKO Litovelské Pomoraví.

Mikroregion Mohelnicko je protkán několika cyklotrasami různých tříd, mezi kterými si vyberou rekreační i zkušení cyklisté. Seznam cyklotras, které procházejí Mikroregionem Mohelnicko, je uveden v tabulce č. 4.1.

Tabulka č. 4.1 Cyklotrasy procházející Mikroregionem Mohelnicko

Evidenční číslo	Průběh cyklotrasy	Celkem (km)	Ve městě (km)	Typ značení
51	Mikulovice/Glucholazy (CZ/PL) - Jeseník - Ramzová - Hanušovice - Bludov - Mohelnice - Litovel - Olomouc - Tovačov - Kojetín - Břeclav - st. hranice ČR - Rakousko, Poštorná/Reinthal (CZ/A)	325	1,5	Dopravní
6026	Červenka – Nový dvůr – Olšiny – Úsov – Police – Dubicko – Hrabová	21,5	-	Dopravní
6036	Bouzov, Doly - Jeřmaň - Loštice - Moravičany	18	-	Dopravní
6202	Svojanov - Mírov - Křemačov - Mohelnice (rozcestí trasy č. 51)	17	3	Dopravní
6203	Maletín - Krchleby - Zábřeh	8	-	Dopravní
6204	Hrabí - Loštice - Líšnice - Křemačov - Řepová - Krchleby	21	-	Dopravní
6205	Radnice - Pavlov - Líšnice	4,5	-	Dopravní
6206	Jeřmaň - Radnice - Vranová Lhota	9	-	Dopravní

Zdroj: generel dopravy města Mohelnice

Asi nejvýznamnější cyklotrasou je cyklotrasa II. třídy s názvem Moravská stezka o celkové délce 325 km. Olomouckým krajem vede pod evidenčním číslem 51 z Olomouce do Hanušovic o délce 84 km. Moravská stezka začíná u česko-polských hranic a její trasa vede přes Jeseníky, pokračuje od Hanušovic podél řeky Moravy přes CHKO Litovelské pomoraví do Olomouce. Dále trasa pokračuje přes město Kroměříž, následuje podél Baťova kanálu a končí ve vinařské oblasti na jižní Moravě. Na webu Moravské stezky²⁶ návštěvníci najdou i program pro několikadenní výlet, rozdělený do sedmi etap. Využití této cyklotrasy je také zaplánováno do projektu EuroVelo, konkrétně se jedná o trasu č. 9.

Cyklotrasa 6203, 4063, 6202 začíná na území mikroregionu před obcí Krchleby a pokračuje po silnici III. třídy přes Javoří do Maletína, kde je možné změnit trasu na východočeskou cyklotrasu č. 4063. Odtud pokračuje v souběhu s touto cyklotrasou, resp. místní komunikací do Svojanova, pokračuje dál po trase 6202 po silnici přes Mírov, Mírovský Grunt, Podolíčko, Křemačov a do Mohelnice, kde cyklotrasa trasa končí s napojením na trasu č. 51. Celková délka těchto cyklotras je 25 km.

²⁶ MORAVSKA-STEZKA.CZ *Moravská stezka, cyklostezka plná zážitků*. [online]

Další cyklotrasa s číslem 6204 o celkové délce 21 km začíná nad obcí Krchleby a vede po zpevněné polní komunikaci a dále pokračuje po silnici III. Třídy v obci Řepová. Dál vede přes obec Křemačov a Podolí kde je nebezpečí křížení s hlavní silnicí I/35. Pokračuje směr Vyšehorky, Líšnice a Žádlovickým parkem do Loštic. Z Loštic trasa pokračuje po silnici do Palonína a po polní cestě přes Trpín končí v obci Hrabí, kde je napojení na trasu č. 512.

Kratší cyklotrasa 6205 začíná v Líšnici a pokračuje po silnici III. Třídy přes Zavadilku do Pavlova a následně končí v obci Radnice. Celková délka tohoto úseku nepřekračuje vzdálenost 5 km.

9 km dlouhá cyklotrasa 6206 začíná ve Vranové Lhotě a pokračuje směrem Veselí, kde odbočuje ze silnice III. třídy na asfaltovou lesní cestu do obce Radnice. Dále pokračuje do Jeřmaně na křižovatku Loštice - Bouzov.

Cyklotrasa 6036, dlouhá 18 km začíná v Dolech, části Bouzova, odbočením z trasy č. 512. Dále vede přes Jeřmaň a Vlčice kolem lomu a do Loštic. Z Loštic trasa vede do Moravičan, kde končí u železniční stanice. V Moravičanech se kříží s cyklotrasou č. 51.

Cyklotrasa 6026 o celkové délce necelých 22 km začíná v Července a pokračuje 14 km přes Nový dvůr a Olšiny do Úsova. Z Úsova trasa vede dále přes Police, Dubicko a končí v obci Hrabová, kde je možné napojení na cyklotrasu č. 51.

4.3. SWOT analýza stavu cyklistické infrastruktury – Mohelnicko

Analýzou SWOT (z anglického strengths, weaknesses, opportunities, threats) identifikujeme silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby, které působí na subjekt z vnějšího i vnitřního prostředí. Kombinací faktorů SWOT dosáhneme čtyř různých situačních příkladů, které pomohou při volbě konečné strategické varianty, a pomůžou nám docílit potřebné orientace pro správné vnímání strategické pozice.

Jakubíková (2008) ve své publikaci uvádí, že silné a slabé stránky SWOT analýzy můžeme určit například pomocí vnitropodnikových analýz a hodnotících systémů. Hodnocení silných a slabých stránek se může provést klasifikací hodnotících kritérií podle nástrojů marketingového mixu 4 P - produkt, cena, místo a propagace (z anglického product, price, place, promotion) nebo podrobněji podle jejich dílčích znaků. Jednotlivým kritériím je přiřazena váha (1-5) a dále jsou kritéria

ohodnocena. Hodnocení probíhá obvykle v rozmezí -10 až +10, kdy hodnota 0 znamená, že kritérium nepatří ani mezi silné ani mezi slabé stránky. Tímto způsobem získáváme přehled o silných a slabých stránkách subjektu, které doplníme o příležitosti a hrozby a poměříme je svými schopnostmi rozvíjet a vyrábět, financovat aktuální a další podnikatelské záměry a se schopnostmi managementu firmy.

Podle Jakubíkové (2008, s. 104) „*SWOT analýza může být velmi užitečným způsobem sumarizace mnoha analýz a jejich kombinování s klíčovými výsledky analýzy prostředí firmy a jejími schopnostmi.*“ SWOT analýza může být také využita k identifikaci možností dalšího využití unikátních zdrojů nebo klíčových kompetencí subjektu.

Silné stránky

- Cyklistika je velmi rozšířenou volnočasovou sportovní aktivitou.
- Podpora cyklistické a cykloturistické dopravy ČR v usnesení vlády, v mezinárodních dohodách a smlouvách.
- Zapojení do mezinárodní spolupráce - EuroVelo.
- Výhodná geografická poloha regionu.
- Zpracování generelu dopravy pro město Mohelnice.
- Vysoký počet turisticky zajímavých míst.
- Dobrá kvalita ovzduší.
- Dobrá dopravní infrastruktura.
- Dobrá kvalita stávajících ubytovacích i stravovacích zařízení.

Slabé stránky

- Cykloturistika převažuje v letním období.
- Úzké a jednosměrné ulice ve městě.
- Absence cyklistické infrastruktury ve městě.

- Málo informačních tabulí pro turisty.
- Návaznost cyklostezek na turistické stezky.
- Nízký podíl financování z veřejných rozpočtů.

Příležitosti

- Zvýšení počtu zahraničních i domácích turistů.
- Zapojení cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému.
- Rozvoj mezinárodní spolupráce.
- Pořádání kulturních, sportovních a dalších akcí.
- Zkvalitnění služeb turistických informačních center a vybudování dalších.
- Rostoucí zájem obyvatel ČR o domácí turistiku.
- Možnost financování z prostředků fondů EU.

Hrozby

- Nesjednocení propagace cykloturistického ruchu.
- Nedostatek finančních prostředků.
- Konkurence ostatních regionů - Olomouc.

5 Zhodnocení výstavby cyklostezky Mohelnice - Loštice a jejího významu pro cestovní ruch

5.1. Zhodnocení výstavby cyklostezky

První krok k vybudování nové 3,5km dlouhé cyklostezky spojující Mohelnici s Lošticemi/Žádlovicemi byl uskutečněn na konci června roku 2006, kdy Rada města Mohelnice (dále jen RM) pověřila JUDr. Františka Lehnerta, právníka města a Mgr. Veroniku Kolářovou, pracovníci odboru regionálního rozvoje, k jednání s městem Loštice ve věci projektu cyklostezky Loštice, Žádlovice - Mohelnice /Krčmy/.²⁷ V březnu 2008 následovalo vypracování dokumentace k akci Cyklostezka Žádlovice - Mohelnice, kterou si nechalo vypracovat město Loštice.

Regionální operační program Střední Morava vyhlásil v roce 2012 výzvu, která se týkala bezmotorové dopravy. V rámci této výzvy bylo možné podávat žádosti o dotaci na výstavbu cyklostezky/smíšené stezky. Žádosti bylo možné podat do 30. 5. 2012 a město Mohelnice této možnosti využilo. Podaná žádost o dotaci na realizaci smíšené cyklostezky Mohelnice-Újezd-Loštice (Pešť) byla podložena podmínkou dokončení realizace do 30. 6. 2015. Podle tehdejšího místostarosty Antonína Navrátila, se díky realizaci této smíšené stezky zvýší bezpečnost chodců a cyklistů, podpoří se turistický ruch regionu Mohelnicko a navíc může město dosáhnout na dotace ve výši až 80% uznatelných nákladů na výstavbu.

Na konci září 2012 RM schválila uvolnit 140.000 Kč z rezervy města na vypracování projektové dokumentace na cyklostezku Mohelnice - Loštice, na kterou byla uzavřena smlouva o dílo se společností Dopravní projektování spol. s.r.o. Zastupitelstvo města rozhodlo přijmout do vlastnictví města Mohelnice bezúplatným převodem pozemek od společnosti BENZINA, s.r.o., který město využije pro stavbu cyklostezky Mohelnice - Újezd - Žádlovice. Podmínkou bylo, že město Mohelnice uhradí veškeré náklady spojené s převodem pozemku.

Město bylo úspěšné s žádostí pro získání dotace z Regionálního operačního programu. Přesun peněz byl však pozastaven z důvodu nutnosti schválení Evropskou komisí, protože se jednalo o peníze, které byly původně vyčleněny na projekt letiště města Přerov. Schválení mělo proběhnout

²⁷ Usnesení RM Mohelnice č. 83 z 28. 6. 2006

do konce roku. Navzdory tomu RM v listopadu 2012 rozhodla pokračovat v administraci projektu.

Jak uvedl místostarosta Pavel Kuba, pokud by Evropská komise přesun peněz neuvolnila, město chtělo zrealizovat alespoň dvě části projektu, propojení Horních a Dolních Krčem pomocí nové cyklostezky podél silnice do Újezdu a propojení ulice Masarykova s ulicí Olomoucká, kde se jedná o opravu a rozšíření stávajícího chodníku. V lednu 2013 rozhodlo Zastupitelstvo města o uzavření smlouvy o spolupráci na projektu „Cyklostezka Mohelnice - Loštice, místní část Žádlovice“ s městem Loštice. Obě smluvní strany se dohodly na financování projektu a budoucím spoluvlastnictvím cyklostezky.²⁸

5.1.1 Vyhodnocení finanční analýzy

Podle výsledku finanční analýzy je zřejmé, že vybudovaná cyklostezka spadá mezi finančně neudržitelné projekty. Všeobecně lze však říct, že výstavba cyklostezek, které se budují nejen pro propojení měst a obcí, ale také v centrech měst, patří vesměs mezi finančně neudržitelné. Hlavním problémem finanční neudržitelnosti je to, že používání cyklostezek není nijak zpoplatněné.

Investiční fáze projektu začala mnohem dříve než samotná výstavba cyklostezky a skončila až po stavebních pracích, kdy se ještě stále dotahoval proces s odkupem pozemků. Přesto autor zvolil tyto investiční výdaje zahrnout do nultého roku, pro celkové zjednodušení výpočtu a lepší přehlednosti projektu.

Podle Stavebního zákona (zákon č. 183/2006 Sb. ze dne 14. března 2006, o územním plánování a stavebním řádu) je povinnost zajistit technický dozor stavebníka nad prováděnou stavbou, je-li celá anebo aspoň z části financována z veřejného rozpočtu. Dotační poradenství je často využíváno z důvodu nedostatku znalostí o dotačních programech a dotačních žádostech.

Stavební zákon č. 183/2006 Sb. Dále zmiňuje že „*U stavby financované z veřejného rozpočtu, kterou provádí stavební podnikatel jako zhotovitel, je stavebník povinen zajistit technický dozor stavebníka nad prováděním stavby. Pokud zpracovala projektovou dokumentaci pro tuto stavbu osoba oprávněná podle zvláštního právního předpisu, zajistí stavebník autorský dozor*

²⁸ MU-MOHELNICE.CZ/ Mohelnice - oficiální stránky města. [online]

projektanta, případně hlavního projektanta nad souladem prováděné stavby s ověřenou projektovou dokumentací.“ Hlavním cílem autorského dozoru je dodržení všech zásad celkového řešení projektu nové stavby a udržení souladu mezi jednotlivými částmi dokumentace stavby. Převážnou část předmětu činnosti výkonu autorského dozoru je účast na kontrolních dnech stavby a spolupráce na operativním řešení problémů vzniklých při realizaci stavby.

Další položka zvyšující investiční náklady - bezpečnost a ochrana zdraví při práci - vychází také ze zákona, konkrétně zákon č. 262/2006 Sb. Zákoník práce §101/1 „*Zaměstnavatel je povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení jejich života a zdraví, která se týkají výkonu práce.*“

Zákon č. 20/1987 Sb., O státní památkové péči, uvádí: *"Má-li se provádět stavební činnost na území s archeologickými nálezy, jsou stavebníci již od doby přípravy stavby povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum. Je-li stavebníkem právnická osoba nebo fyzická osoba, při jejímž podnikání vznikla nutnost záchranného archeologického výzkumu, hradí náklady záchranného archeologického výzkumu tento stavebník; jinak hradí náklady organizace provádějící archeologický výzkum. Obdobně se postupuje, má-li se na takovém území provádět jiná činnost, kterou by mohlo být ohroženo provádění archeologických výzkumů."*

Největší položkou investičních nákladů jsou stavební náklady. Stavební náklady jsou u každé nové cyklostezky specifické. Vždy záleží na umístění stavby - je-li například cyklostezka vedena napříč vodním tokem, je potřeba do nákladů zohlednit výstavbu mostu. To samozřejmě neznamená, že každá cyklostezka potřebuje výstavbu mostu, ale i přesto zahrnují stavební náklady mnoho dalších prací od zemních prací, přes konstrukci vozovky až po umístění dopravního značení. Nejvíce ovlivňují stavební náklady výběr povrchu cyklostezky, členitost terénu a inženýrské objekty. Je potřeba zohlednit budoucí využití cyklostezky a na základě toho zvolit vhodný povrch. Nejrozšířenější jsou dnes asfaltové cyklostezky, kde se cena za běžný metr podle MDČR pohybuje kolem částky 2 511,- Kč bez daně s přidané hodnoty.²⁹ Další možností je dlážděný povrch, který je nejdražší a používá se především z estetických důvodů v centrech měst. Nejlevnější variantou je nezpevněný povrch.

²⁹ CYKLODOPRAVA.CZ *Cyklodoprava - Jak ji rozvíjet a podporovat.* [online]

Pro provoz cyklostezky je potřeba počítat s položkou provozních nákladů. Rozdíl oproti investičním nákladům cyklostezky je ten, že provozní náklady jsou pravidelné po celou dobu její životnosti. Zpravidla tvoří provozní náklady položky na letní a zimní údržbu, opravu povrchu a opravu dopravního značení. Největší položku v našem případě tvoří oprava povrchu, která se doporučuje provádět jednou za 9 let. Z praxe ale vychází oprava povrchu běžně po delším období provozu cyklostezky, v některých případech dokonce až po předpokládané době životnosti, tedy po 20 letech.

Po přepočtu reálných cen na nominální vyšlo kumulované cash flow po dobu životnosti cyklostezky v záporné hodnotě -2 078 663,- Kč. Největší vliv na tuto hodnotu má provozní náklad oprava povrchu, i když autor předpokládá s opravou pouze 20% části povrchu po 9 letech provozu cyklostezky.

Financování proběhlo z největší části z regionálních operačních programů EU. Město však muselo investovat napřed své vlastní peníze z rozpočtu, a to na vypracování dokumentace. Na této investiční fázi projektu se podílelo město Mohelnice částkou 499 380,- Kč. Z regionálních operačních programů dosáhlo na celkovou dotaci ve výši 6 070 992,- Kč a zbytek investičních nákladů se rozdělilo mezi město Mohelnice ve výši 1 806 686,- Kč a město Loštice ve výši 1 746 824,- Kč.

Protože do projektu nevstupují žádné provozní výnosy, je zřejmé, že finanční udržitelnost projektu je v záporných číslech. Po sečtení všech investičních a provozních nákladů je výsledek kumulovaného finančního cash flow -2 078 663,- Kč.

5.1.1 Vyhodnocení ekonomické analýzy

V případě výpočtu CBA hrají velkou roli celospolečenské přínosy a náklady. Nevztahují se pouze na nositele projektu, ale na všechny subjekty, které projekt nějakým způsobem ovlivňují. I když se žádná z položek ekonomické analýzy neobjevuje ve finanční analýze, určitě je nutné je zahrnout do společenských nákladů nebo výnosů, protože významným způsobem ovlivňují výsledky CBA. Hlavním důvodem ekonomické analýzy je ocenění netržních přínosů a nákladů jako je například neznečišťování životního prostředí.

Protože autor zvolil pouze dva vstupy, které ovlivňují v tomto případě ekonomickou analýzu projektu, vliv na životní prostředí a vliv na nemocnost a úmrtnost, výsledný ukazatel ENPV dosáhl záporné hodnoty v celkové výši -869 424,- Kč. Jedná se o velmi subjektivní výsledek, který v našem případě asi nejvíce ovlivnila průměrná hodnota statistického života. Hodnota statistického života byla stanovena na částku 18,52 mil. Kč. Podle nástroje HEAT je průměrná hodnota statistického života v Evropské unii více než 55 mil. Kč. Kdybychom počítali s touto částkou, je více než jasné, že výsledek ekonomické analýzy by byl ještě více ovlivněn touto hodnotou a dosáhli bychom kladného výsledku ukazatele ENPV.

Cílem zhodnocení výstavby cyklostezky bylo určit její finanční udržitelnost a ekonomickou návratnost. Můžeme tedy konstatovat, že výstavba cyklostezky Mohelnice – Loštice/Žádlovice nebyla nikterak finančně náročným projektem. Výstavba cyklostezky se držela doporučených cen při realizaci a její celospolečenský přínos pro zvýšení celkové úrovně obyvatel obou měst je nezpochybnitelný i navzdory neekonomické návratnosti po dobu její životnosti.

5.2. Zhodnocení významu cyklostezky pro cestovní ruch

Pro stanovování cílů rozvoje cestovního ruchu je také důležité sledovat aktuální trendy cestovního ruchu na cílových trzích. Podle světové organizace cestovního ruchu vzrostl počet mezinárodních turistických návštěvníků na Evropském kontinentě v roce 2015 o 5%. Organizace očekává v roce 2016 v Evropských zemích další růst o 3,5% respektive 4,5%.

V regionu Mohelnice nejsou vytvořeny úplně ideální podmínky pro masovou turistiku, protože zde chybí velké turistické cíle a atraktivita. Turistický potenciál ale region má a je třeba využít aktuálních trendů v podpoře a vývoji cestovního ruchu jako je využití moderních komunikačních nástrojů a kreativní práci s informacemi a zaměřením se na specifické cílové skupiny.

Cílem zhodnocení významu cyklostezky pro cestovní ruch je identifikovat silné a slabé stránky regionu a opatření, která jsou nutná pro další rozvoj v oblasti cestovního ruchu, určit a vyhodnotit potenciál města a zhodnotit výstavbu cyklostezky Mohelnice – Loštice/Žádlovice a její význam pro cestovní ruch.

5.2.1 Zhodnocení kvality poskytovaných služeb

Hodnocení kvality nabízených služeb města je velmi subjektivní záležitostí. Ve městě se nachází dostatečné množství ubytovacích zařízení převážně typu penzion s velkým cenovým rozpětím a minimální certifikací. Každý návštěvník ale má dostatečný výběr co se týká kvality a ceny. Stravovací zařízení nabízí cenově i kvalitativně různorodé menu, kde si vybere každý.

Zvýšení kvality služeb je potřebné pro zajištění konkurenceschopnosti regionu. Prvním důležitým krokem je zapojení poskytovatelů do systému certifikace služeb cestovního ruchu a získání osvědčení jako nabízí například projekt „Cyklisté vítáni“, který vystupuje jako národní standard kvality služeb cestovního ruchu pro cykloturisty.

5.2.1 Zhodnocení cykloturistické infrastruktury na základě SWOT analýzy

Pro rozšiřování cyklistické infrastruktury jsou důležité všeobecné podmínky cyklistické dopravy. Protože je Mohelnice a její okolí především rovinnou oblastí s mírným nížinným klimatem a s poměrně krátkou a teplou zimou a hustým osídlením, je tato podmínka splněna. To platí i pro okolní obce Moravičany, Loštice, Libivá, Křemačov, Stavenice a místní část Mohelnice Újezd, jejichž obyvatelé jsou hlavním zdrojem cyklistické dopravy ve městě i okolí.

Hlavní cíle cyklistické dopravy pak jsou v Mohelnici úřady, základní a střední školy, sportovní areály, obchody, zdravotní střediska a lékaři, zaměstnání nebo vlakové nádraží, které leží na hlavní trase Praha - Ostrava.

Pro rozvoj cestovního ruchu je jedním z klíčových prvků také vytvoření efektivního orientačního a informačního systému. Informační tabule se ve městě nacházejí dvě a splňují základní podmínky pro informovanost a snadnou orientaci turistů a návštěvníků.

Okolí Mohelnice také nabízí několik kvalitních cyklostezek propojujících blízké obce, které byly v minulosti vybudovány z důvodu zvýšení bezpečnosti cyklistů a jejich odklonu ze silničních komunikací.

Další výhodou mimo všeobecného pozitivního vlivu cyklistické dopravy na lidský organismus a minimálního negativního vlivu na životní prostředí, je v Mohelnici to, že má město dobrou geografickou polohu s minimálním převýšením, které na jihovýchodní straně přechází do

rovinaté krajiny CHKO Litovelského Pomoraví, na ostatních světových stranách je mírně vlnitá krajina vhodná pro možné dojíždění do Mohelnice i okolí za prací, do škol i úřadů. Území je vhodné i v rámci cykloturistiky, protože nabízí velké množství turisticky zajímavých cílů.

Velkým problémem cyklistické infrastruktury ve městě je momentálně chybějící komplexní cyklistická infrastruktura se stanovenými jasnými trasami městem. Implementace nových cyklistických stezek ve městě by výrazně přispěla k vyšší bezpečnosti silniční dopravy. Především pak propojení cyklistickou stezkou z hlavního vlakového nádraží přes ulice Družstevní a Nádražní s náměstím Tyrše a Fügnera.

Nově vybudovaná cyklostezka Mohelnice - Loštice/Žádlovice je nepochybně přínosem v rozvoji cestovního ruchu v regionu Mohelnicko. Nabízí bezpečný přesun jak pěších turistů, tak cykloturistů mezi zmíněnými městy s několika turisticky zajímavými atraktivitami. Je z ní možné pokračovat nejen napojením na naučnou stezku Lišky Bystroušky, nabízí se ale i napojení na cyklotrasu č. 6036, která turisty zavede k hradu Bouzov nebo je možné navštívit turisticky atraktivní nabídku města Loštice.

Příležitostí pro další rozvoj cyklistické infrastruktury je stále hodně. Především by se měla více podpořit cyklistika v městském provozu, kterou je stále možné financovat z evropských nebo národních dotací. Pro splnění čerpání dotací je ovšem potřeba také vyčlenit vlastní finanční prostředky z rozpočtu obce.

6 Závěr

Cílem bakalářské práce bylo zhodnotit výstavbu vybrané cyklistické stezky a její vliv na cestovní ruch. K dosažení tohoto cíle bylo použito analýzy nákladů a výnosů a SWOT analýzy. Vybraná cyklostezka se nachází v Mohelnici a okolí a její jedna etapa spojuje město Mohelnice s městem Loštice, místní částí Žádlovice.

Teoretická část se nejprve zabývala globálně historií cyklistické dopravy, kterou autor čerpal především ze zahraniční literatury. Část o historii cyklistické dopravy nabízí letmé seznámení o vzniku prvních cyklostezek v několika zemích světa a čtenář získá stručný přehled o cyklistické dopravě. V teoretické části se autor dále zabýval aktuálními programy a projekty, které souvisí s rozvojem cyklistické infrastruktury. Také byla přiblížena problematika financování cyklistické infrastruktury a aktuální trendy v cestovním ruchu.

V praktické části byla provedena samotná analýza nákladů a výnosů s využitím finanční a ekonomické analýzy vybrané cyklostezky po dobu její životnosti, kterou autor zvolil na 20 let. Do finanční analýzy vstupují jasně dané parametry, které jsou z větší části dány zákony České republiky. Ekonomická analýza zahrnovala parametry, které jsou obtížné pro přesný výpočet, velmi specifické pro každý region a které je nutné dále vhodně vyselektovat pro jejich významné ovlivnění výsledku, a které vychází z nepodložených studií nebo výpočtů, jako například dopady na počet dopravních nehod nebo ochotu platit. Některých složitějších výpočtů bylo dosaženo za pomoci dostupných moderních online nástrojů typu HEAT.

Výsledek finanční analýzy, ve kterém převažují především náklady na výstavbu a provoz cyklostezky, dopadl podle předpokladu v záporných hodnotách. Hlavním důvodem je, že využívání cyklostezky není zpoplatněno, a proto se ve finanční analýze neobjeví žádné výnosy. Ekonomická analýza však zhodnotila společenský přínos a výrazně ovlivnila výsledný ukazatel ekonomické čisté současné hodnoty, která vyšla -869 424,- Kč. Jedná se o výslednou částku za celou dobu životnosti a parametr statistické hodnoty života tento ukazatel ovlivnil nejvíce.

Cyklostezka má kromě celospolečenských přínosů významný přínos pro cestovní ruch. Pro tuto problematiku autor zvolil SWOT analýzu. Autor se zabýval významnými hodnotami regionu, které zvyšují návštěvnost a podporují turistický ruch.

Předmětem SWOT analýzy cestovního ruchu ve městě Mohelnice a okolí bylo analyzovat současný stav cestovního ruchu města Mohelnice s cílem určit a vyhodnotit aktuální nabídku a potenciál města s předpoklady dalšího využití pro směřování podpory cykloturistiky.

Celkově lze hodnotit, že kvalita některých ubytovacích služeb by mohla být na vyšší úrovni. Region Mohelnicko však má nejlepší předpoklady pro rozvoj cykloturistiky, pěší i poznávací turistiky. Značně bohatá nabídka atraktivních míst potřebuje jen větší podporu propagace potenciálním návštěvníkům.

I přes záporný výsledek ENPV může autor konstatovat, že výstavba vybrané cyklostezky je vydařeným projektem. Město by však mělo navázat na tuto cyklostezku výstavbou a propojením přes centrum města a celkově se zaměřit na podporu cyklistiky ve městě, především pro zvýšení bezpečnosti cyklistů. Pro další rozvoj cykloturistického ruchu autor doporučuje spolupráci s Olomouckým krajem a navázat další výstavbou cyklostezky spojující Mohelnici s hradem Bouzov. Dalším významným přínosem cykloturistického ruchu regionu Mohelnicko bude výstavba cyklotrasy projektu EuroVelo a mělo by být především v zájmu města se do tohoto projektu aktivně zapojit.

Seznam použité literatury

a) Odborná kniha

JAKUBÍKOVÁ, Dagmar. *Strategický marketing - strategie a trendy*. Praha: Grada Publishing, a.s., 2008. 272 s. ISBN 978-80-247-2690-8.

JETMAR, M., J. PEKOVÁ a J. PILNÝ. *Veřejný sektor - řízení a financování*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012. 485 s. ISBN 978-80-7357-936-4.

PALATKOVÁ, Monika. *Mezinárodní turismus*. 2 vyd. Praha: Grada Publishing a.s., 2013. 256 s. ISBN 978-80-247-4682-7.

REID, Carlton. *Roads Were Not Built for Cars: How Cyclists Were the First to Push for Good Roads & Became the Pioneers of Motoring*. Washington, D.C.: Island Press, 2015. 373 s. ISBN 978-16-1091-689-9.

ZELENKA, Josef. *Cestovní ruch - marketing*, 3. vyd. Hradec Králové: Gaudeamus, 2015. 247 s. ISBN 978-80-7435-543-1.

b) Elektronické dokumenty a ostatní

Internetové zdroje

ALBERINI, A., M. ŠČASNÝ, M. BRAUN KOHLOVÁ a J. MELICHAR, *The Value of a Statistical Life in the Czech Republic: Evidence. Evidence from a Contingent Valuation Study*. Darmstadt, 2006. [online]. [5. 3. 2016]. Dostupné z:
<http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.312.4705&rep=rep1&type=pdf>

CESKATELEVIZE.CZ *Česká televize*. [online]. [5. 3. 2016]. Dostupné z:
<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1518552-v-cesku-rostou-stovky-kilometru-cyklostezek-diky-novele-zlevni>

CESKOJEDE.CZ webový portál projektu Česko jede. [online]. Rubrika Česko jede [3. 3. 2016]. Dostupné z: <http://www.ceskojede.cz/rubriky/cesko-jede/>

CYKLODOPRAVA.CZ Cyklodoprava - Jak ji rozvíjet a podporovat. [online]. [12. 3. 2016].

Dostupné z: www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2013-final/

CYKLISTEVITANI.CZ webový portál projektu Cyklisté vítáni. [online]. [12. 3. 2016]. Dostupné

z: <http://www.cyklistevitani.cz/>

CYKLODOPRAVA.CZ Cyklodoprava - Jak ji rozvíjet a podporovat. [online]. [12. 3. 2016].

Dostupné z: www.cyklodoprava.cz/file/strategie-technologie-sonda/

ECF.COM European cyclists' federation - Cycling facts and figures. [online]. [5. 3. 2016].

Dostupné z: <https://ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures>

EUROVELO.COM EuroVelo - the European cycle route network. [online]. [3. 3. 2016].

Dostupné z: <http://www.eurovelo.com/en>

GREENBIZ.COM GreenBiz group - The real social cost of carbon. [online]. [7. 4. 2016].

Dostupné z: <https://www.greenbiz.com/article/governments-social-cost-carbon-could-be-increased>

HEATWALKINGCYCLING.ORG Health economic assessment tool. [online]. [22. 3. 2016].

Dostupné z: <http://www.heatwalkingcycling.org/index.php?pg=cycling&act=introduction>

KR-OLOMOUCKY.CZ Olomoucký kraj, Podpora výstavby a oprav cyklostezek. [online]. [5. 3.

2016]. Dostupné z: <https://www.kr-olomoucky.cz/podpora-vystavby-a-oprav-cyklostezek-prijem-zadosti-21-1-19-2-2016-cl-3351.html>

MORAVSKA-STEZKA.CZ Moravská stezka, cyklostezka plná zážitků. [online]. [15. 3. 2016].

Dostupné z: <http://www.moravska-stezka.cz/popis-trasy/>

MU-MOHELNICE.CZ/ Mohelnice - oficiální stránky města. [online]. [24. 2. 2016]. Dostupné z:

<http://www.mu-mohelnice.cz/>

MU-MOHELNICE.CZ/ Mohelnice - oficiální stránky města. [online]. [24. 2. 2016]. Dostupné z:

<http://www.mu-mohelnice.cz/generel-dopravy-pro-mesto-mohelnice/d-212622/p1=94546>

MU-MOHELNICE.CZ/ Mohelnice - oficiální stránky města. [online]. [24. 2. 2016]. Dostupné z: http://www.mu-mohelnice.cz/vismo/dokumenty2.asp?id_org=9803&id=215260&n=mohelnicky-zpravodaj-leden-2013

SDFI.CZ Státní fond dopravní infrastruktury [online]. [5. 3. 2016]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/poskytovani-informaci/vyrocnizpravy-a-ucetni-zaverky/>

SDFI.CZ Pravidla pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek pro rok 2016 [online]. [5. 3. 2016]. Dostupné z: http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklisticke-stezky/2015_pravidla2016_cyklostezky.pdf

STRUKTURALNI-FONDY.CZ Ministerstvo pro místní rozvoj, Evropské strukturální a investiční fondy [online]. [15. 3. 2016]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/2014-2020/Operacni-programy/Integrovaný-regionální-operacní-program>

STRUKTURALNI-FONDY.CZ Analýza nákladů a přínosů - metodická příručka, Ministerstvo pro místní rozvoj [online]. [15. 3. 2016]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/3a86fbee-beab-48cb-8ad1-aa9ed89af9bc/1136372212-zpracov-n-anal-zy-n-klad-a-p-nos>

Zákon

Zákon č. 104 ze dne 4. dubna 2000 o Státním fondu dopravní infrastruktury. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/poskytovani-informaci/zakon-o-sfdi/>

Zákon č. 183 ze dne 14. března 2006 o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2006, §152/4. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-183>

Zákon č. 262 ze dne 21. dubna 2006 zákoník práce. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2006 §101/1 Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-262>

Zákon č. 20 ze dne 30. března 1987 o státní památkové péči. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1987, §22/2 Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1987-20>

Seznam zkratek

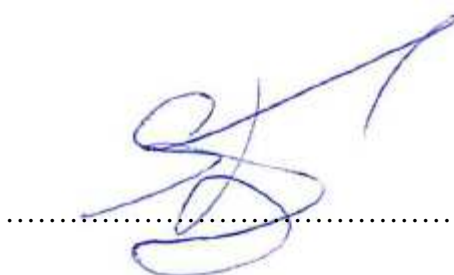
bm	Běžný metr
CBA	Analýza nákladů a výnosů
ČSN	Česká technická norma
EFRR	Evropský fond pro regionální rozvoj
ENPV	Ekonomická čistá současná hodnota
EU	Evropská unie
HEAT	Health economic assessment tool
CHKO	Chráněná krajinná oblast
IROP	Integrovaný regionální operační program
KČT	Klub českých turistů
MDČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MÚ	Městský úřad
NUTS	Nomenclature of territorial units for statistics
RM	Rada města
SFDI	Strukturální fond dopravní infrastruktury
SWOT	Strenghts, weaknesses, opportunities, threats
TP	Technická podmínka
UNTWO	Světová turistická organizace
VSL	Hodnota statistického života
WTP	Ochota platit

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Prohlašuji, že

- jsem byl(a) seznámen(a) s tím, že na mou diplomovou (bakalářskou) práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou (bakalářskou) práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že diplomová (bakalářská) práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové (bakalářské) práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o diplomové (bakalářské) práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, bakalářskou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne: 6. 5. 2016



Martin Stuchlý, DiS.

Seznam příloh

Příloha č. 1 Výsledky z online nástroje HEAT

Příloha č. 2 Čisté provozní cash-flow projektu v reálných cenách (v Kč)

Příloha č. 3 Čisté provozní cash-flow projektu v nominálních cenách (v Kč)

Příloha č. 4 Fotografie cyklostezky Mohelnice - Loštice/Žádlovice s výhledem na Mohelnici

Příloha č. 5 Fotografie cyklostezky Mohelnice - Loštice/Žádlovice s výhledem na Žádlovice a hrad Bouzov

Příloha č. 1 Výsledky z online nástroje HEAT

HEAT estimate

22 March 2016 - 12:26 (v2.3)

Reduced mortality as a result of changes in cycling behaviour

The cycling data you have entered corresponds to an average of 1,664 km per person per year.

This level of cycling provides an estimated protective benefit of: 14 % (compared to persons not cycling regularly)

From the data you have entered, the number of individuals who benefit from this level of cycling is: 50

Out of this many individuals, the number who would be expected to die if they were not cycling regularly would be: 0.17

The number of deaths per year that are prevented by this level of cycling is: less than 1

Economic value of cycling

Currency: CZK, rounded to 1000

The value of statistical life applied is:	18,300,000 CZK
The annual benefit of this level of cycling, per year, is:	429,000 CZK
The total benefits accumulated over 20 years are:	8,582,000 CZK
When future benefits are discounted by 0 % per year:	
the current value of the average annual benefit, averaged across 20 years is:	429,000 CZK
the current value of the total benefits accumulated over 20 years is:	8,582,000 CZK

Benefit–Cost Ratio

The total costs of:	10,124,000 CZK
Should produce a total saving over 20 years of:	8,582,000 CZK
assuming discounting of 0 % per year for future benefits	
The benefit to cost ratio is therefore:	0.85:1

Please bear in mind that HEAT does not calculate risk reductions for individual persons but an average across the population under study. The results should not be misunderstood to represent individual risk reductions. Also note that the VSL not assign a value to the life of one particular person but refers to an average value of a “statistical life”.

It is important to remember that many of the variables used within this HEAT calculation are estimates and therefore liable to some degree of error.

You are reminded that the HEAT tools provide you with an approximation of the level of health benefits. To get a better sense for the possible range of the results, you are strongly advised to rerun the model, entering slightly different values for variables where you have provided a “best guess”, such as entering high and low estimates for such variables.



© World Health Organization,
Regional Office for Europe, 2014

Zdroj: <http://www.heatwalkingcycling.org/index.php?pg=cycling&act=introduction>

Příloha č. 2 Čisté provozní cash-flow projektu v reálných cenách (v Kč)

Rok hodnocení	0	1	2	3	4	5
Zametání	- Kč	- Kč	17 511,20 Kč	17 511,20 Kč	17 511,20 Kč	17 511,20 Kč
Sečení trávy	- Kč	- Kč	5 936,00 Kč	5 936,00 Kč	5 936,00 Kč	5 936,00 Kč
Zimní údržba (posyp a plužení)	- Kč	- Kč	46 746,00 Kč	46 746,00 Kč	46 746,00 Kč	46 746,00 Kč
Oprava vodorovného dopravního značení (jednou za 3 roky)	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč	23 187,50 Kč	- Kč
Oprava povrchu (jednou za 9 let)*	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč
Provozní náklady	- Kč	- Kč	70 195,20 Kč	70 196,20 Kč	93 384,70 Kč	70 198,20 Kč
Provozní výnosy	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč
Čisté provozní CF	- Kč	- Kč	- 70 195,20 Kč	- 70 196,20 Kč	- 93 384,70 Kč	- 70 198,20 Kč

Rok hodnocení	6	7	8	9	10
Zametání	17 511,20 Kč	17 511,20 Kč	17 511,20 Kč	17 511,20 Kč	17 511,20 Kč
Sečení trávy	5 936,00 Kč	5 936,00 Kč	5 936,00 Kč	5 936,00 Kč	5 936,00 Kč
Zimní údržba (posyp a plužení)	46 746,00 Kč	46 746,00 Kč	46 746,00 Kč	46 746,00 Kč	46 746,00 Kč
Oprava vodorovného dopravního značení (jednou za 3 roky)	- Kč	23 187,50 Kč	- Kč	- Kč	23 187,50 Kč
Oprava povrchu (jednou za 9 let)*	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč	121 688,00 Kč
Provozní náklady	70 199,20 Kč	93 387,70 Kč	70 201,20 Kč	70 202,20 Kč	215 078,70 Kč
Provozní výnosy	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč
Čisté provozní CF	- 70 199,20 Kč	- 93 387,70 Kč	- 70 201,20 Kč	- 70 202,20 Kč	- 215 078,70 Kč

Rok hodnocení	11	12	13	14	15
Zametání	17 511,20 Kč	17 511,20 Kč	17 511,20 Kč	17 511,20 Kč	17 511,20 Kč
Sečení trávy	5 936,00 Kč	5 936,00 Kč	5 936,00 Kč	5 936,00 Kč	5 936,00 Kč
Zimní údržba (posyp a plužení)	46 746,00 Kč	46 746,00 Kč	46 746,00 Kč	46 746,00 Kč	46 746,00 Kč
Oprava vodorovného dopravního značení (jednou za 3 roky)	- Kč	- Kč	23 187,50 Kč	- Kč	- Kč
Oprava povrchu (jednou za 9 let)*	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč
Provozní náklady	70 204,20 Kč	70 205,20 Kč	93 393,70 Kč	70 207,20 Kč	70 208,20 Kč
Provozní výnosy	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč
Čisté provozní CF	- 70 204,20 Kč	- 70 205,20 Kč	- 93 393,70 Kč	- 70 207,20 Kč	- 70 208,20 Kč

Rok hodnocení	16	17	18	19	20
Zametání	17 511,20 Kč	17 511,20 Kč	17 511,20 Kč	17 511,20 Kč	17 511,20 Kč
Sečení trávy	5 936,00 Kč	5 936,00 Kč	5 936,00 Kč	5 936,00 Kč	5 936,00 Kč
Zimní údržba (posyp a plužení)	46 746,00 Kč	46 746,00 Kč	46 746,00 Kč	46 746,00 Kč	46 746,00 Kč
Oprava vodorovného dopravního značení (jednou za 3 roky)	23 187,50 Kč	- Kč	- Kč	23 187,50 Kč	- Kč
Oprava povrchu (jednou za 9 let)*	- Kč	- Kč	- Kč	121 688,00 Kč	- Kč
Provozní náklady	93 396,70 Kč	70 210,20 Kč	70 211,20 Kč	215 087,70 Kč	70 213,20 Kč
Provozní výnosy	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč
Čisté provozní CF	- 93 396,70 Kč	- 70 210,20 Kč	- 70 211,20 Kč	- 215 087,70 Kč	- 70 213,20 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

Příloha č. 3 Čisté provozní cash-flow projektu v nominálních cenách (v Kč)

Rok hodnocení	0	1	2	3	4	5
Zametání	- Kč	- Kč	17 511,20 Kč	17 861,42 Kč	18 218,65 Kč	18 583,03 Kč
Sečení trávy	- Kč	- Kč	5 936,00 Kč	6 054,72 Kč	6 175,81 Kč	6 299,33 Kč
Zimní údržba (posyp a plužení)	- Kč	- Kč	46 746,00 Kč	47 680,92 Kč	48 634,54 Kč	49 607,23 Kč
Oprava vodorovného dopravního značení (jednou za 3 roky)	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč	23 187,50 Kč	- Kč
Oprava povrchu (jednou za 9 let)*	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč
Provozní náklady	- Kč	- Kč	70 195,20 Kč	71 600,06 Kč	96 220,51 Kč	74 494,59 Kč
Provozní výnosy	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč
Čisté provozní CF	- Kč	- Kč	- 70 195,20 Kč	- 71 600,06 Kč	- 96 220,51 Kč	- 74 494,59 Kč

Rok hodnocení	6	7	8	9	10
Zametání	18 954,69 Kč	19 333,78 Kč	19 720,46 Kč	20 114,86 Kč	20 517,16 Kč
Sečení trávy	6 425,32 Kč	6 553,82 Kč	6 684,90 Kč	6 818,60 Kč	6 954,97 Kč
Zimní údržba (posyp a plužení)	50 599,37 Kč	51 611,36 Kč	52 643,59 Kč	53 696,46 Kč	54 770,39 Kč
Oprava vodorovného dopravního značení (jednou za 3 roky)	- Kč	24 607,00 Kč	- Kč	- Kč	26 113,00 Kč
Oprava povrchu (jednou za 9 let)*	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč	142 576,89 Kč
Provozní náklady	75 985,38 Kč	102 112,96 Kč	79 056,94 Kč	80 638,92 Kč	250 942,41 Kč
Provozní výnosy	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč
Čisté provozní CF	- 75 985,38 Kč	- 102 112,96 Kč	- 79 056,94 Kč	- 80 638,92 Kč	- 250 942,41 Kč

Rok hodnocení	11	12	13	14	15
Zametání	20 927,50 Kč	21 346,06 Kč	21 772,98 Kč	22 208,44 Kč	22 652,60 Kč
Sečení trávy	7 094,07 Kč	7 235,95 Kč	7 380,67 Kč	7 528,28 Kč	7 678,85 Kč
Zimní údržba (posyp a plužení)	55 865,80 Kč	56 983,11 Kč	58 122,78 Kč	59 285,23 Kč	60 470,94 Kč
Oprava vodorovného dopravního značení (jednou za 3 roky)	- Kč	- Kč	27 711,00 Kč	- Kč	- Kč
Oprava povrchu (jednou za 9 let)*	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč
Provozní náklady	83 898,37 Kč	85 577,12 Kč	115 000,42 Kč	89 035,95 Kč	90 817,39 Kč
Provozní výnosy	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč
Čisté provozní CF	- 83 898,37 Kč	- 85 577,12 Kč	- 115 000,42 Kč	- 89 035,95 Kč	- 90 817,39 Kč

Rok hodnocení	16	17	18	19	20
Zametání	23 105,66 Kč	23 567,77 Kč	24 039,13 Kč	24 519,91 Kč	25 010,31 Kč
Sečení trávy	7 832,43 Kč	7 989,07 Kč	8 148,86 Kč	8 311,83 Kč	8 478,07 Kč
Zimní údržba (posyp a plužení)	61 680,35 Kč	62 913,96 Kč	64 172,24 Kč	65 455,69 Kč	66 764,80 Kč
Oprava vodorovného dopravního značení (jednou za 3 roky)	29 407,00 Kč	- Kč	- Kč	31 207,00 Kč	- Kč
Oprava povrchu (jednou za 9 let)*	- Kč	- Kč	- Kč	170 392,58 Kč	- Kč
Provozní náklady	122 041,44 Kč	94 487,81 Kč	96 378,22 Kč	299 906,00 Kč	100 273,17 Kč
Provozní výnosy	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč	- Kč
Čisté provozní CF	- 122 041,44 Kč	- 94 487,81 Kč	- 96 378,22 Kč	- 299 906,00 Kč	- 100 273,17 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

Příloha č. 4 Fotografie cyklostezky Mohelnice - Loštice/Žádlovice s výhledem na Mohelnici



Zdroj: Vlastní zpracování

Příloha č. 5 Fotografie cyklostezky Mohelnice - Loštice/Žádlovice s výhledem na Žádlovice a hrad Bouzov



Zdroj: Vlastní zpracování